



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och
jordbruksvetenskap

- Ett stadsläkande promenadstråk i Uppsala
med trygghet och trivsel i fokus

Hanna Menzinsky

Examensarbete • 30 hp

Landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna

Institutionen för stad och land

Uppsala 2020

ÖSTRAPROMENADEN

Sveriges Lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap

Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala

Examensarbete vid landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna

Kurs: EX0860, Självständigt arbete i landskapsarkitektur, A2E - landskapsarkitekturprogrammet - Uppsala, 30 hp

Kursansvarig institution: institutionen för stad och land

Nivå: Avancerad A2E

© 2020 Hanna Menzinsky, epost: hanna.menzinsky@gmail.com

Titel på svenska: Östra promenaden - Ett stadsläkande promenadstråk i Uppsala med trygghet och trivsel i fokus

Titel på engelska: The East promenade - A city healing promenade in Uppsala with a focus on safety and comfort

Handledare: Ulla Myhr, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Hildegun Varhelyi, SLU, institutionen för stad och land

Biträdande examinatorer: Thorbjörn Andersson & Åsa Ahrland, SLU, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Österplansallén, foto av Hanna Menzinsky 2019

Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren. Där inget annat anges är de författarens egna

Originalformat: A3 för uppsatsen, A1 för gestaltungsförslaget

Nyckelord: Promenadstråk, Stadsläkning, Trivsel, Trygghet, Uppsala, Överdäckning

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

FÖRORD

Under praktikkursen i slutet av hösten 2019 närvarade jag vid ett lunchföredrag på Sweco i Uppsala. Föredraget hölls av en välrenommerad arkitekt från Sweco som berättade om ett visionsuppdrag kontoret utvecklat för centrala Lund. Visionsarbetet utgick ifrån premissen att järnvägsspåren genom centrala staden grävs ned och överdäckas och därmed möjliggör ett helt nytt stadslandskap genom stadsläkning. Under föredraget diskuterades även samma möjlighet för Uppsala och vad det skulle innebära för staden. Mötet var för mig en ögonöppnare om framtidens stadsplanering och vad det kan innebära ur ett hållbarhetsperspektiv.

Med inspiration från föredraget valde jag därför att utforska stadsläkning genom överdäckning i Uppsala som ämne för mitt examensarbete. Eftersom jag bor i närheten av järnvägen i Uppsala kändes det extra spännande att arbeta med ett förslag som påverkar min närmiljö. Jag undersökte sociala frågor i urban miljö i kandidatarbetet, men då enbart ur äldres perspektiv. Därför valde jag att i detta arbete bygga vidare på de sociala frågorna och studera upplevd trygghet och trivsel för en bred målgrupp i stadsläkningssammanhang.

Jag vill tacka ett antal personer som hjälpt mig längs vägen och på så vis möjliggjort arbetet. Stort tack till min handledare Ulla Myhr som har varit ett tryggt stöd under hela processen och kommit med uppmuntran och vägledning. Särskilt tack till Alexander Dufva på Trafikverket i Uppsala och Håkan Blanck vid Sundbybergs stad som ställde upp på intervjuer och bidrog med värdefull information om Uppsalas järnväg och Sundbyberg stads framtida planer. Klasskamraterna Michelle Sundström och Anna Jändel bidrog med värdefullt diskussionsstöd under gestaltningsprocessen, och för det vill jag tacka dem. Till sist vill jag tacka min syster Moa Menzinsky för hjälpen med foto-underlag och min sambo Anton From som har varit ett stort emotionellt stöd från dag ett.

SAMMANFATTNING

Social fragmentering av städer är ett problem som växer samtidigt som prioriteringen i stadsutveckling ofta fokuserar på annat än det sociala klimatet (Listerborn m.fl. 2014, ss. 7-9). En läkning av staden kan åstadkommas till exempel genom överdäckning av järnvägsspår eller annan infrastruktur. På så sätt kan olika intressen i staden, både sociala och infrastrukturmässiga, kombineras i en lösning som frigör yta i stadslandskapet. Syftet med uppsatsen är att utforska ett överdäckt Österplan i Uppsala ur rumsliga och sociala perspektiv. Detta för att visa hur överdäckningen möjliggör ett stadsläkande och förenande samspel där trivsel och trygghet för fotgängare prioriteras. Dessutom ämnar arbetet utmana normer kring prioriteringar i Uppsalas stadsrum och i förlängningen stadens hållbarhet. Gestaltning utifrån den adaptiva modellen användes som metod för att skapa en lösning med grund i teori och platsegenskaper.

I begreppen läka stad och upplevd trygghet och trivsel finns gemensamma nämnare som handlar om ökad rörlighet och social närvaro. För att skapa en balans i mänsklig skala mellan trygghet och trivsel bör öppenhet, slutenhet och variation ha lika mycket tyngd i gestaltningen. Utforskningen av Österplan resulterade i ett promenadstråk som anpassades till platsens förutsättningar genom att inkludera befintliga korsande stråk och att länka närliggande noder. Samtidigt anpassades aktiviteter i området efter stadens behov och befintliga funktioner inom området för att locka många fotgängare.

Gestaltningen visade hur ett överdäckt stadsrum kan nyttjas för att minska fragmentering och öka vistelsemöjligheterna för fotgängare på området. Den blev en kompromiss mellan trygghet och trivselaspekter som samtidigt stöds av principer i övergripande skala för stadsläkning. På så vis skapades ett stadsläkande promenadstråk med trivsel och trygghet i fokus. Förslaget utmanar tidigare normer i Uppsalas stadsrum vad gäller prioriteringar genom att sätta fotgängare först i ett storskaligt stadsutvecklingssammanhang. Förslaget utmanar även konventionellt tänkande kring stadsbilden av Uppsala och utvecklingen av staden ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

SUMMARY

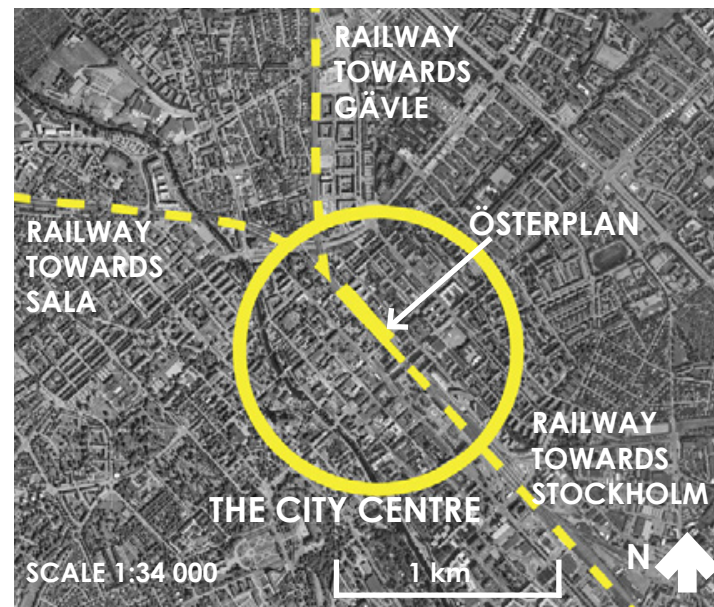


Figure 1. The map shows Österplan in relation to the rest of the city centre and the railway. (Background map Google Earth.)



Figure 11. The study area Österplan, adjoining streets and the railway that passes through. (Background map Google Earth.)

BACKGROUND

Social challenges are complex questions for city planning which are further deepened by the fragmentation that barriers create. To heal a city means reducing fragmentation by increasing mobility and thereby improving the social climate. Overbridging barriers such as railways by decking them and replacing them with unifying walkways is one way to heal a city.

Social aspects, such as safety and comfort, are affected by physical dimensions and social presence, especially in connection to green areas. Green urban environments in human scale which prioritizes comfort aspects invites people to linger. This in extension leads to increased feelings of safety. More places like these can reduce the social fragmentation.

Uppsala today has problems with social and physical fragmentation due to the railway and the social climate in the city centre. The thesis aims to investigate how decking the railway enables city healing through a unifying promenade at Österplan which also strengthens the experienced safety and comfort in the city centre.

PURPOSE AND RESEARCH QUESTION

By exploring the spatial and social potential with decking the Österplan area, the purpose is to reveal the possibilities with an urban interplay where citizens experienced safety and comfort are prioritized. The thesis aims to inspire unconventional thinking regarding sustainable cities and its content. Also, to challenge established norms and priorities in the urban spaces of central Uppsala. Through design with a base in safety and comfort aspects for pedestrians, the aim is to show that such a priority can reform a former barrier into a unifying and appealing link between the city districts.

1. How can a decked Österplan be designed to spatially and socially mend central Uppsala?
2. How can a promenade be designed with focus on experienced comfort and safety?

METHOD

The thesis main method was design with a foundation in theoretic sources, site analysis, reference projects, brainstorming and model sketching. The design relates to the research material and the site's conditions according to the adaptive model (Jansson, Vicenzotti & Diedrich 2019). Following the model, the knowledge base was absorbed into the design and adjusted. The method was clarified by the program which acted as a bridge between the theory and design elements of the thesis. The bridging was done by collecting my interpretation of the research and portraying how the theory was transformed into concrete design principles. The iterative design process meant that the different parts and phases of the project overlapped and affected each other and were not performed in chronological order.

THEORETICAL FRAMING & PROGRAM DEVELOPMENT

The theoretical frame sums essential information from the literature review, site analysis and reference project that is used in the program. It states conditions from Österplan and theory regarding the subject's city healing and experienced safety and comfort.

The situation of Österplan (se figure 1) makes it a potential city healing node between fragmented areas and prominent nodes of the city centre. This can be done by including streets that cross the area (se figure 11). These streets then connects the different nodes of the city within the design of Österplan through a pedestrian point of view.

In the program, these circumstances are used to mend segregated parts of the city. This by applying theory by Listerborn et.al (2014) regarding rhythm, connection and liveliness. And with those contrasting the spatial structure, evolving the character and expanding the activities of the area. By doing so, the program will create a lively node in between the east and

west of Uppsala's city centre that is connected to other essential nodes. Also, this increases and invites movement which both enhances the city healing and the social presence.

The social presence is lacking in Österplan today. To make this a safe and comforting node from a pedestrian point of view, the spatial scale needs to be adapted to human scale. Also, traffic conditions must be on pedestrian terms according to Gehl (2010). Dividing and reducing the spatial qualities on both a large and detailed scale creates a spatial variation that allows an overview as well as closure. The balance between overview and closure is considered the key to create a promenade that is both safe and comfortable.

The program adapts the balance of comfort and safety in three different categories: orientation, spatial structure and functions, and vegetation. The compromise of the comfort and safety needs resulted in a strive to create shorter sightlines clearly oriented around focus points. Together with vegetation of low density, this creates both privacy and oversight. Furthermore, the design also strives to create variation in spatial sizes and activities that can appeal to many different needs.



Figure III. Work model of Österplan in scale 1:500. Photo by author.

SKETCHING PROCESS

In the sketching process, the program was implemented to create a solution based on theory and adapted to the conditions of the site. Two physical work models (see figure III & IV) in different scales were used to create a concept based on the site. They were also utilized to create a design with a strong foundation in the spatial qualities. As mentioned, spatial variation and balance between openness and closure is a key to creating a city healing promenade with safety and comfort at its heart. This creative process disclosed that the interwall of the sightlines and associated walkways across the area was the most challenging aspect to solve. Through a special study in the model of scale 1:500, a concept that could adapt the theory from the program was created. The concept of "Gather, disperse and stroll" became a guiding principle and resonated through the whole design.

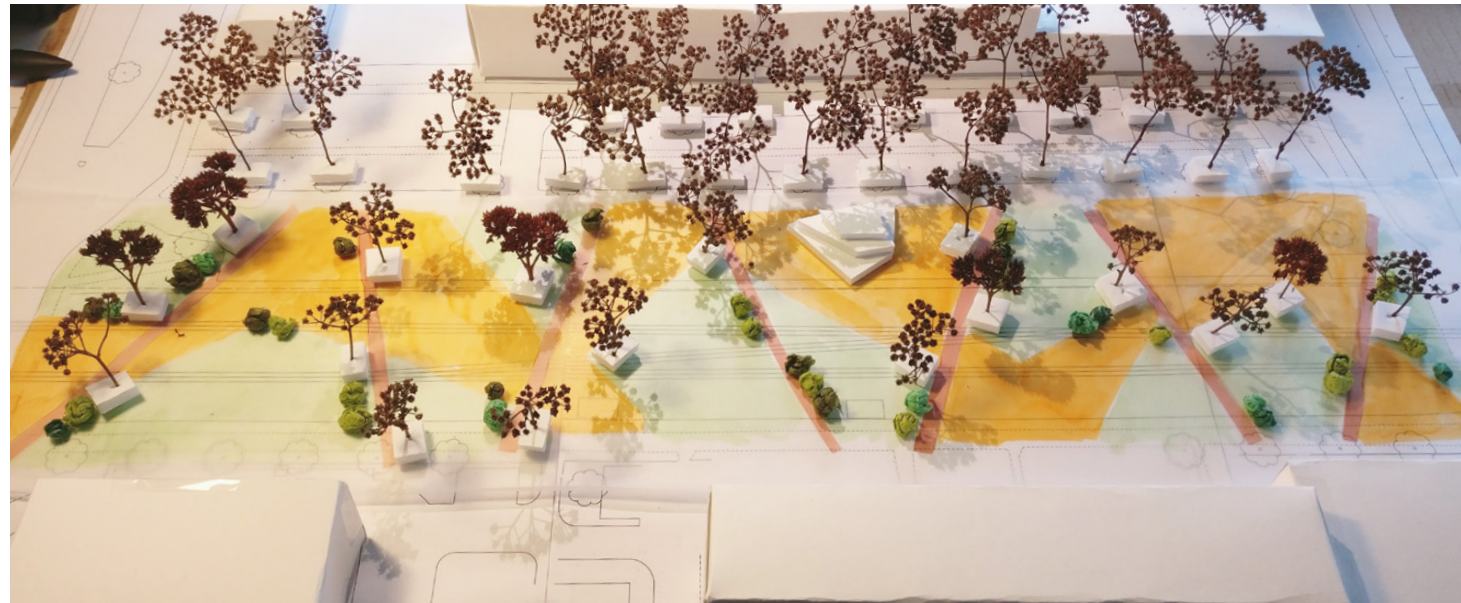


Figure IV. Early sketch of the proposal in work model 1:300. Photo by author.

THE PROPOSAL

The design proposal, The East promenade, is presented in two different scales to illustrate the city healing as well as the comfort and safety aspects. The proposal's focus on increased social presence is a strong contrast to the current essence of the area.

The reason for this increased presence is partly the attractive promenade itself, but also that it has become a natural link between other nodes nearby. The nodes Linnéträdgården and Höganäshöjden, Stora torget and Vaksalatorg are all linked through the promenade. Cross streets have been enhanced to increase these links. For instance, through building on vegetation characteristics from one side of the promenade to the other. The links are also increased by Linnégatan and S:t Persgatan both being suggested as walkways for bicycles and pedestrians only, and by S:t Olofsgatan being reduced to bus traffic. Announcing the promenade towards Vaksalagatan is another aspect that is assumed to strengthen the social presence. In the extension, the promenade also links the east side with the west due to the increased mobility the proposal infers. The attractiveness of the promenade is created

by the human scale. Variation of activities and prodigious greenery with low density strengthens the spatial division and the overview. Seating is paramount to encourage people to linger here, therefore a variation of seating arrangements are available both in the sun and the shade.

A diagonal rhythm of informal walkways breaks the dominant sightline of the area into shorter ones aimed towards different activities. The subareas divided by the cross streets have each different character connected to either park or square or a blend of them. The activities are both intended for large social gatherings like the stage and playground, and for smaller gatherings in different talkscapes. The vegetation has a clear seasonal theme and some areas can be used for different purposes depending on the season.

DISCUSSION

Though the promenade is based on a lot of theoretical and design studies, it is difficult to tell whether this major rupture and alteration of the environment would serve the purpose.

The social climate is complex and therefore most likely impossible to solve only through urban design. However, one of the strengths of the proposal is its focus on the human scale and the priority of pedestrians. This vision-based thesis challenges previous norms in Uppsala about the central city's appearance and priorities. This by focusing on social aspects like experienced safety and comfort for pedestrians in a city planning context. Furthermore it provokes the image of what sustainability means in Uppsala. Often the concept is put into measurable figures, which is very difficult to translate social qualities into. But the social climate is at the same time a central part of the city image, something politicians highly treasure. So maybe putting cost against financial outcome isn't the optimal way to create a sustainable city.

The thesis shows that design can resonate in two scales and work differently depending on perspective but still support the same goal. Though more research of reality-based dimensions by a visit to the reference project together with a more comprehensive literature study would have further developed the design.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<u>INTRODUKTION</u>	1	<u>KUNSKAPSÖVERSIKT</u>	7	<u>REFERENSPROJEKT</u>	13	<u>DISKUSSION</u>	20
INLEDNING	1	LÄKA STAD	7	RÅDHUSESPLANADEN - UMEÅ	13	LÄKS STADEN SAMMAN GENOM GESTALTNINGEN?	20
BAKGRUND	1	TRYGGHET & TRIVSEL	7	<u>TEORETISK REFERENSRAM</u>	14	UTFORMAS PROMENADEN FÖR TRYGGHET & TRIVSEL?	20
BEGREPSSFÖRKLARING	2	KOMMUNENS RIKTLINJER	8	FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ ÖSTERPLAN	14	UTMANAS NORMER KRING PRIORITERINGAR?	21
SYFTE	2	<u>INVENTERING</u>	9	LÄKA STAD	14	ÖVERDÄCKNING & HÅLLBARHET	21
MÅLGRUPP	2	SAMBAND I UPPSALA	9	TRYGGHET & TRIVSEL	14	METODDISKUSSION	22
ARBETETS DELAR & MÅL	2	OMRÅDET	9	<u>PROGRAM</u>	15	SLUTSATS	22
AVGRÄNSNINGAR	2	BEBYGGELSE	9	ETT PROGRAM, TVÅ DELAR	15	VAD BIDRAR RESULTATET MED OCH VIDARE FORSKNING?	22
ÖVERDÄCKNING	3	VÄXTLIGHET	9	<u>SKISSPROCESS</u>	16	<u>REFERENSER</u>	23
OMRÅDET - ÖSTERPLAN	4	MARKMATERIAL	9	GESTALTNING I TVÅ SKALOR	16	SKRIFTLIGA KÄLLOR	23
ÖVERDÄCKNINGSFÖRSLAG	4	RÖRELSE	9	IDÉGENERERING - KONCEPT	16	BILDKÄLLOR	24
<u>METOD</u>	5	<u>ANALYS</u>	10	KONCEPTUTVECKLING	17	<u>BILAGA - ÖSTRA PROMENADEN</u>	25
GESTALTNING	5	LÄKA STAD MED INSPIRATION AV LYNCH	10	KONCEPT	17		
KUNSKAPSÖVERSIKT	5	GEHLS TRYGGHET & TRIVSEL	11	SKISSANDE I ARBETSMODELL - DETALJSKALA	18		
INTERVJU	5			SKISSANDE I ARBETSOMDELL - ÖVERGRIPNDE SKALA	19		
PLATSSTUDIE	5						
IDÉGENERERING	6						
REFERENSPROJEKT	6						
<u>GESTALTNINGSPROCESS</u>	6						

INTRODUKTION

INLEDNING

Centrala Uppsala står inför en omvälvande tid med stora förändringar i stadsmiljön för att klara de ökade kraven på järnvägstrafiken. Samtidigt finns det många sociala utmaningar för att skapa en mer trivsamt och trygg upplevelse av vissa områden i centrala staden. Brist på parker i och med ökat tryck i innerstaden skapar också utrymme att ifrågasätta vad som ska prioriteras i det offentliga rummet. Ett alternativt perspektiv på problematiken som väckts i samband med infrastrukturutvecklingen i Uppsala är huruvida en nedgrävd överdäckning av järnvägen i Österplansområdet kan skapa nya möjligheter för både de sociala-, trafik- och grönyteutmaningarna. Likt planerna för Sundbybergs kommun kan en överdäckning möjliggöra en stadsläkning som i förlängningen kan påverka inte bara stadsbilden utan även det sociala klimatet.

Detta är ett visionsarbete som baseras på överdäckning, vilket i dagens situation inte är aktuellt i Uppsala. Förhoppningen är att arbetet kan inspirera till alternativa lösningar och prioriteringar för utvecklingen av stadsmiljön i Uppsala och andra städer med liknande utmaningar.

BAKGRUND

I stadsutvecklingssammanhang ställs ofta sociala utmaningar i urban miljö mot andra aspekter som infrastrukturutveckling vid planering av framtidens städer. Sociala aspekter och utmaningar nedprioriteras ofta enligt Listerborn m.fl. (2014, ss. 7-9) då de upplevs strida mot andra planeringsbehov och ses som komplexa svårösta frågor där politiska åsikter går isär. Samtidigt är fragmentering av stadsmiljön genom barriärer, såsom järnvägar, ett allt större globalt problem som skapar socialt och geografiskt delade städer (Listerborn m.fl. 2014, s. 9; Trafikverket 2015).

Läka stad är ett begrepp som innebär att stadens fragmenterade delar förs samman genom ökning av mobilitet och ett gemensamt sammanhang (Listerborn m.fl. 2014, s. 99). Att

läka samman en stads delar genom stråk som kortar avstånden och kompletterande behov, är en sorts stadsläkning på planeringsnivå som växer inom hållbar stadsutveckling (Listerborn m.fl. 2014, ss. 17, 99). I praktiken kan läka stad innebära att barriärer ersätts med stråk som förenar stadens sidor (Sundbybergs stad 2018, s. 15). En lösning på planeringskomplexiteten som möjliggör de motstridiga aspekterna stadsläkning genom stråk och infrastrukturutveckling är nedgrävning och överdäckning av järnväg, vilken minskar barriäreffekten och ger en mer sammanhållen stadsbild (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, s. 10; Trafikverket 2017).

En svårdefinierad social aspekt i urbana miljöer är upplevd trygghet som är tätt kopplat till den fysiska dimensionen av stadsrummet. Upplevd trygghet är ett tillstånd av lugn, kontroll, tillit och frihet från hot från omgivningen enligt Boverket (2010, s. 12). För jämställd upplevd trygghet menar Forsell, Listerborn och Andersson (2010, s. 28) att stadsrummen varken får vara överbefolkade eller öde och samtidigt inte för öppna eller slutna. Folkhälsoinstitutet poängterar också den fysiska planeringens vikt kopplat till människors psykiska hälsa och behovet av grönområden med trygga mötesplatser för social samvaro som kan bryta social isolering (2009, s. 10). Trygghet kan också skapas i förhållande till trivsel menar Puustinen (Åbo Underrättelser 2019). Planering som prioriterar trivsel kan stärka människors förtroende till sin omgivning och i förlängningen öka trygghetsupplevelsen genom ökad social närvaro (Åbo Underrättelser 2019).

Likt Puustinen (Åbo Underrättelser 2019) beskriver Gehl (2010) ett starkt förhållande mellan trivsel och trygghet i stadsrummet. Trivsel kan enligt Sortes definition (2005) ge lustfyllda känslor och skapa värden för minnet i kontakten med attraktiva naturomgivningar som bidrar till en rumslig ordning. Gehl (2010) påpekar att trivsel är starkt länkat till rumsliga strukturer och skala, då en stadsmiljö i mänsklig skala bidrar till dess trivsamhet. Trivsamma miljöer lockar i sin tur fler människor som stärker den upplevda tryggheten genom social närvaro (Gehl 2010). Genom att tillföra trivsamma grönområden som dels tar hänsyn till rumsliga dimensioner och dels gynnar möten mellan människor kan en stadsmiljö som upplevs trygg skapas.



Figur 1. Järnvägsspåret från S:t Persgatan mot centralstationen. Järnvägen skapar en stor barriär mellan östra och västra Uppsala. Foto av författaren.

Idag står Uppsala likt många andra svenska städer inför samma utmaning, att lösa sociala trygghets- och trivselaspekter samtidigt som järnvägen behöver rustas upp och breddas för att klara framtidens trafikkrav (SCB 2017; Trafikverket 2020). Uppsalas kommunalråd beskriver storslagna ambitioner på exploatering och utbyggnad av järnvägen i centrala innerstaden, samtidigt som centrum har störst minskning av upplevd trygghet hos unga tjejer i en undersökning av Liv och Ung hälsa (Region Uppsala 2017; Uppsala Nya Tidning 2018). I en sociotopstudie visas också ett underskott på större parker i innerstaden och ett allt ökande slitage på de som finns (Uppsala kommun 2013). Uppsala kommun (2013, ss. 5, 10) pekar samtidigt på att dessa parker är särskilt viktiga som trivsamma och informella mötesplatser som skapar icke kommersiella platser där alla är välkomna.



Figur 2. Österplan består idag av en äldre lind- och lönnallé och stora parkeringsytor. Detta område markeras av kommunen som ett utvecklingsområde av parkmark. Foto av författaren.

Järnvägen genom Uppsala (se figur 1) beskrivs av kommunen som en barriär som delar staden (Uppsala kommun 2016, s. 54). På samma gång utmärks området Österplan (se figur 2), vilken ansluter till järnvägen i centrum, som det enda potentiella området för utökning av parkyta i innerstaden för att förbättra bristsituationen (Uppsala kommun 2013, s. 10). I denna komplexa situation kvarstår frågan om vad som prioriteras i stadsmiljön och hur olika aspekter kan kombineras för att utforma Uppsalas innerstad hållbart ur både trafik- och social synpunkt.

Uppsatsen ämnar undersöka hur kombinationen av överdäckning av Uppsalas järnväg kan möjliggöra stadsläkande stråk på Österplan som även skapar en miljö i innerstaden som stärker den upplevda tryggheten och trivseln.

BEGREPPSFÖRKLARING

Promenadstråk i uppsatsen innebär ett sammanhängande stråk av park och torgmiljö som uppmuntrar till rörelse men också vistelse, vilket planeras i Sundbybergs stadskärna (Sundbybergs stad 2018, s. 27). Promenadstråk ansluter till omkringliggande miljö och länkar samman stadens delar (Stadsbyggnadskontoret 2013, s. 6).

Upplevd trygghet och trivsel i uppsatsen syftar på dessa känslor relaterat till rumsliga strukturer och platser.

SYFTE

Genom att utforska de rumsliga och sociala potentialerna med överdäckning av Österplan syftar uppsatsen ge en fördjupad insikt i möjligheterna med att skapa ett urbant samspel där invånarnas trygghet och trivsel sätts i främsta rummet. Uppsatsen avser inspirera till nytänkande kring framtidens hållbara städer och dess innehåll samt utmana normer kring prioriteringar i Uppsalas stadsrum. Genom gestaltning som orienteras kring trygghets- och trivselaspekter för fotgängare är förhoppningen att påvisa att en sådan prioritering kan få en tidigare barriär att fungera som en förenande och attraktiv länk mellan stadens delar.

1. Hur kan ett överdäckt Österplan utformas för att rumsligt och socialt läka samman centrala Uppsala?
2. Hur kan ett promenadstråk utformas med trivsel och trygghet i fokus?

MÅLGRUPP

Gestaltungsprojektet utgick ifrån en bred målgrupp med fokus på kvinnor i olika åldrar samt unga vuxna. Särskilt unga kvinnor i Uppsala upplever en ökad otrygghet i de centrala stadsrummen (Region Uppsala 2017), som enligt Uppsala kommun (2013) ska inkludera alla, och därför har trygghetsaspekter varit en stark del i gestaltningen. Barn som specifik grupp har i

detta arbete nedprioriterats, men i och med den stärkta tryggheten och trivseln för övriga grupper och vissa barnanpassade ytor förväntas även barn delvis inkluderas.

Uppsatsen riktar sig till yrkesverksamma och studenter inom stadsplanering och urban utveckling. Särskilt riktas arbetet mot planerare som arbetar med helhetsgrepp på sociala stadsmiljöfrågor och infrastrukturutveckling.

ARBETETS DELAR & MÅL

Uppsatsen består av tre övergripande delar, en teoriinsamlade-, gestaltande- och presentationsdel. I teoridelen redogör kunskapsöversikten, platsstudien (inkluderat inventering och analys) samt referensprojektet för grundläggande teori och förutsättningar som den gestaltande delen är baserad på. Denna teori sammanställs i den teoretiska referensramen före den gestaltande skissprocessen för att öka transparensen i arbetet. Skissprocessen beskriver sedan hur gestaltningsidén tog form och bearbetades. Presentationsdelen visar gestaltningsförslaget i sin helhet och denna del läggs i slutet i en bilaga. Gestaltningsförslaget visas på A1:or och resten av uppsatsen i A3.

Gestaltningsförslaget kommer redovisas i två skalor, vilka svarar på varsin fråga. En övergripande gestaltning för hela området kommer att svara på fråga nummer 1 och en instudering av ett delområde, S:t Persgatan - S:t Olofsgatan svarar på fråga 2. Målet är att skapa ett gestaltningsförslag med två skalor som hänger samman både på en övergripande och detaljerad nivå. Målet är också att med de olika skalorna påvisa vinsten med att prioritera sociala kvaliteter för fotgängare i en miljö där trafik och otrygghet dominerar.

AVGRÄNSNINGAR

Geografiskt avgränsas gestaltningsarbetet till sträckan mellan Vaksalagatan-Linnégatan (Österplan som visas i figur 3) med befintliga fastigheter som naturlig gräns för området. För att möjliggöra överdäckningen av



Figur 3. Översiktskarta av gestaltningsområdet Österplan som går från Linnégatan till Vaksalagatan och anslutande trafikleder. Bakgrundskarta Google Earth, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO. Image Landsat / Copernicus. Bearbetad av författaren.

järnvägen genom området krävs längre överdäckningssträcka, men övrig sträckning är inte föremål för denna uppsats. Val av Österplan som gestaltningsområde baseras på dess befintliga gröna kvaliteter, ovanligt storskaliga och öppna karaktär i innerstaden samt position relativt målpunkter i staden. Tekniska lösningar relaterat till överdäckning baseras enbart på referensexempel och enkla beräkningar som presenteras schablonartat. Uppsatsen utreder inte hur överdäckningen utförs utan konstaterar bara dess möjlighet utifrån utvalda värden. Ekonomiska aspekter utelämnas också, förutom en observation av att övrig nedgrävningssträcka också kan exploateras och bidra finansiellt till projektet. En kort jämförelse av överdäckningssträcka mellan projektet Mälarbanan och uppsatsens föreslagna sträcka genomförs för att påvisa relevansen ur ett finansiellt perspektiv.

Gestaltningen tar inte hänsyn till belysning, då trygghetsskapande belysning är en utredning som kräver kunskaper som ligger utanför landskapsarkitektutbildningen och tidsrymden för projektet.

Sociala aspekter är föremålet och fokuset i arbetet, därmed studeras inte ekologisk hållbarhet, kulturhistoriska aspekter och klimatfaktorer såsom dagvattenhantering. Sociala aspekter avgränsas ytterligare till att fokusera på trygghet och trivsel ur utvalda källors perspektiv, specifikt de som har relation till liknande förhållanden som området såsom Gehl (2010). Stadsläkningen avgränsas till innerstaden på Östra sidan Fyrisån, för att direkt relatera till gestaltningsområdet. Stadsläkningen fokuserar på att sammanföra innerstadens noder, stråk och områden utifrån Lynch teori om stadselement (Stahlschmidt m.fl. 2017).

ÖVERDÄCKNING

Förutsättningen för uppsatsen är att en överdäckning och nedgrävning av järnvägen genom centrala Uppsala genomförs. I sammanställningen nedan redogörs vissa grundläggande aspekter kopplat till denna infrastrukturlösning.

I rapporten Överdäckningar – en kunskapsöversikt sammanställer Länsstyrelsen i Stockholms län (2012) kunskaper och erfarenheter om denna kontroversiella och komplexa infrastrukturlösning. Överdäckning motiveras i stadsutvecklingssammanhang av dess möjligheter till ökad tillgänglighet genom minskade barriärer, förtätning och läkning av staden samt utökad marktillgång. Den befintliga stadsstrukturen påverkas ofta av den nya bebyggelsen, därför är det essentiellt att anpassa konstruktion och exploatering utefter närområdet (ibid. s. 24). Dessutom kan överdäckning "[...] även ge förutsättningar för stadigvarande vistelse och trivsel, bidra till stadsläkning och på ett till synes naturligt sätt koppla samman tidigare splittrade stadsstrukturer." (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, s. 36).

Överdäckningsprojekt behöver balansera den ekonomiska kostnaden med den stadskaraktär man vill åstadkomma. Ofta leder det till hög och tät bebyggelse för att väga upp kostnaderna, vilket i sin tur leder till behov av att välja en dyrare konstruktion. Resultatet kan bli lägre avkastning och en mindre attraktiv stadslösning där den täta bebyggelsen kan förstöra den befintliga stadsstrukturen samt försämra den lokala boendemiljön (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, ss. 24-25).

Samtidigt kan projektet motiveras av att tidigare svårutnyttjad mark nära spårområdet tillgängliggörs och stiger i värde vid en överdäckning vilket skapar intäkter för projektet. Värdeökningen kan delvis bero på att bullernivåer minskar i tidigare utsatta närområden (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, s. 35).

Däremot blir inte all mark i samband med överdäckning optimal för exploatering. Vid tunnelmynningarna samlas luftföroreningar och partiklar vilket tillsammans med buller från trafiken och krav på skyddsavstånd komplicerar etablering i stadslandskapet (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, s. 25).

I jämförelse med järnväg byggd i ytläge finns det flera nackdelar med att förlägga spåren i överdäckning. En sådan nackdel är att byggtiden blir längre och mer komplicerad vilket i sin tur ställer större krav på temporära trafiklösningar (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, ss. 28-29). Överdäckning innebär även stora svårigheter att anpassa lösningen efter framtida krav på förändring av järnvägens funktion, exempelvis vid nya kopplingar (ibid. s. 29). Dessutom påverkas resenärens upplevelse markant av en överdäckning, som till skillnad från ett öppet trafikrum ofta kan upplevas instängt och mer obehagligt (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, s. 36).

Inför en överdäckning genomförs ofta en samhällsekonomisk analys för att utreda nettoeffekter av åtgärden genom prissättning av dessa som sedan kan jämföras mot alternativa lösningar. Denna analys sammanställer kvantifierbara aspekter såsom arbetsmarknadseffekter och koldioxidutsläpp,

medan andra positiva faktorer som ökad tillgänglighet och trygghet i närmiljön inte inkluderas. I det pågående projektet Mälarbanan i Sundbyberg valde Sundbybergs stad och Trafikverket att gå emot resultatet från analysen som visade att ett ytläge var mer kostnadseffektivt än överdäckning. Detta för att andra fördelar som inte togs upp i analysen, såsom minskad barriäreffekt och ökad upplevd trygghet, ansågs väga upp den ekonomiska skillnaden, vilken parterna gemensamt ska finansiera. Projektet Mälarbanan har därför fungerat som jämförelseprojekt för en motsvarande lösning genom centrala Uppsala (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, ss. 37-39).

En utmaning som överdäckning för med sig är dess begränsningar i överbyggnad som påverkar gestaltningens möjligheter både i djup- och höjddel (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, s. 36). Sundbybergs stads detaljplan för den nya stadskärnan (2019, 2. 40) beskriver hur storvuxna träd kan placeras där det finns möjligheter för djupare växtbäddar i överbyggnaden. Samtidigt kan mindre träd nyttjas för delar där förutsättningarna är mer begränsade. På så sätt skapas möjligheter till variation i växtmaterialet. Rapporten illustrerar detta i en typsektion som visar hur bäddar på ca 1,4 m är möjliga på överdäckningen genom uppbyggnad (Sundbybergs stad 2019, s. 40). Träd planterade i dessa växtbäddar uppskattas kunna växa till en sluthöjd på ca 10 m (ibid. s. 40). Möjligheten till uppbyggda växtbäddar ovan överdäckning har legat till grund för gestaltungsarbetet i denna uppsats. Förutsättningarna för tunneln i uppsatsen baseras på en principskiss av den planerade fyrspåriga Sundbybergstunneln, där man utgått ifrån en ca 24 meter bred tunnelkonstruktion (Sundbybergs stad 2019, s. 34). Motsvarande tunnelbredd antas i gälla i uppsatsens fall.

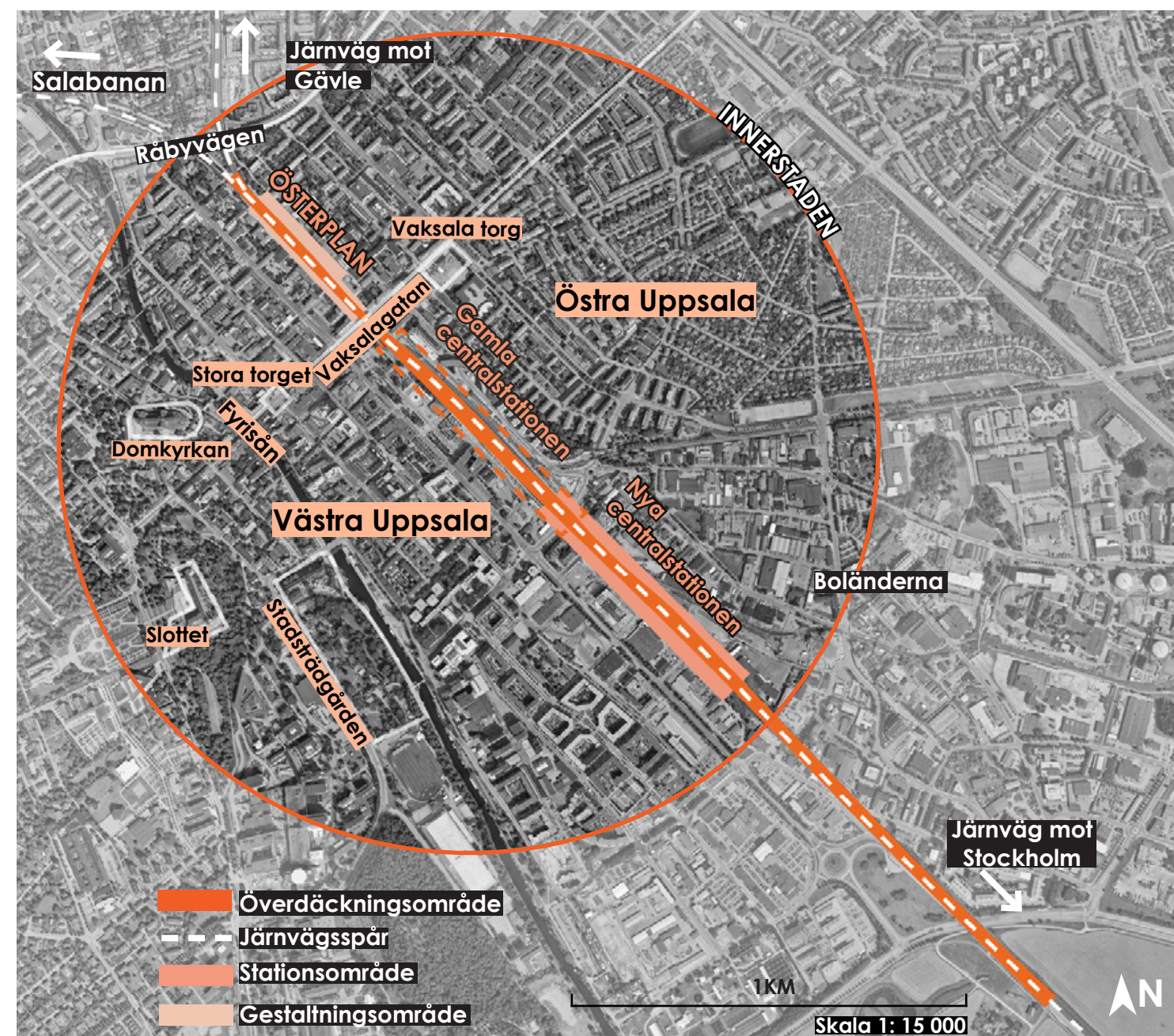
OMRÅDET - ÖSTERPLAN

Gestaltningssområdet Österplan (se fig. 4) är lokaliserat längs järnvägen på östra sidan Fyrisån. Österplan angränsar till två av stadens största trafikleder, Råbyvägen och Vaksalagatan och strax norr om området delar järnvägen upp sig i spår mot Gävle och Sala. Innerstaden vars avgränsning baseras på en parkplanskarta (Uppsala kommun 2013, s. 7) delas av järnvägen upp i två delar, den östra och västra sidan.

ÖVERDÄCKNINGSFÖRSLAG

Överdäckningen av järnvägen vid Österplan kräver en total nedgrävningssträcka av spårn genom Uppsala på ungefär 3 km (se fig. 4). Uppskattningen baseras på Trafikverkets krav på spårgeometri för banöverbyggnad (TDOK 2014.0075) vilken förklarar att järnväg som transporterar godstrafik inte får luta mer än 1%. Överdäckningssträckan utgår ifrån att centralstationen får ett nytt läge, ungefär 600 m söder om dess nuvarande position. Detta kan anses vara väldigt kontroversiellt, då nya centralstationen invigdes 2011 (Ekholm), men är nödvändigt för att sträckningen ska möjliggöras. Det nya läget motiveras av att järnvägen behöver nå marknivå innan Råbyvägen. Detta för att undvika påverkan av Salabanan som går över Fyrisån vilket skulle komplicera nedgrävningen väsentligt. Spårområdet som idag är anknutet till centralstationen uppskattas till ca 700 m, baserat på perrongytor tagna från Google Maps. Motsvarande sträcka i stationens nya läge är helt plan under jord. Det nya stationsområdet placerades under en relativt öppen del av industriområdet kopplat till Boländerna. Trafikleder såsom Vaksalagatan kan behöva höjas upp vid överdäckningspassagen. Nedgrävningssträckan är ungefär dubbelt så lång som man planerar i Sundbybergs

centrum vid breddning och överdäckning av järnväg (Sundbybergs stad 2018). I och med överdäckningen finns det möjlighet att nyttja övrig mark till exploatering. Spårområdets potentiella exploaterbara yta vid överdäckning uppskattades till 120 000 m² (40 m brett spårområde som ett medelvärde * 3000 m spårlängd), inkluderat Österplan som utökas med ca 12 600 m². Den exploaterbara marken är mest troligt större, med tanke på att ytor som tidigare anslöt till spårområdet såsom centralstationen nu kan nyttjas till annan användning. I överdäckningsprojektet Mälarbanan i Sundbyberg uppskattas den mark som frigörs för exploatering på det 1,4 km långa nedgrävda spårområdet till 30 000 m² (Sundbybergs stad 2018, s. 5). Likt den planerade finansieringen för Mälarbanan (Sundbybergs stad 2018, s. 92) kan mark som frigörs i och med överdäckningen säljas för byggnation och bidra med ekonomiska resurser till nedgrävningen av järnvägen i Uppsala.



Figur 4. Kartan visar den 3 km långa överdäckningssträckan (orange) av järnvägen i förhållande till gestaltningssområdet Österplan och centralstationens nya läge. Överdäckningen förändrar dramatiskt centrala Uppsalas landskap. Bakgrundskarta Google Earth, bearbetad av författaren.

METOD

Huvudmetoden för arbetet var gestaltning, övriga metoder kompletterade med kunskap som sedan användes i gestaltningen. Skissande i arbetsmodell beskrivs utförligt i skissprocessen.

GESTALTNING

Gestaltningsarbetet grundades på teoretiskt material, platsanalys, referensprojekt och skissarbete för att skapa en grundad lösning för området. Gestaltningen förhåller sig till forskningsmaterialet och platsens förutsättningar enligt den adaptiva modellen som innebär att forskningen övergår i designen (Jansson, Vicenzotti & Diedrich 2019, ss.23-24). Det innebär att kunskapsunderlaget som tas fram absorberas i gestaltningen och anpassas till platsens krav och blir en viktig del i den centrala slutprodukten (Jansson, Vicenzotti & Diedrich 2019, ss.23-24).

Programmet i uppsatsen fungerade som en brygga mellan teoridelen och skissprocessen. Det anger primärt vad som ska åstadkommas genom gestaltningen och hur. Programmet ingick i arbetsprocessen och styrde innehållet i gestaltningen. Bryggan skapades genom att programmet samlade min tolkning av forskningen och porträtterade hur teorin omvandlades till konkreta punkter som sedan applicerades på området.

KUNSKAPSÖVERSIKT

En kunskapsöversikt utfördes för att förankra gestaltningen i studier och forskning. I urvalet av kunskapskällor till kunskapsöversikten fokuserade jag på svenska och nordiska forskare och teoretiker såsom Gehl (2010) och Listerborn (2014). Detta för att teorin skulle komma från forskare med liknande referensramar som områdets förutsättningar.

Teorin som studerades var kopplat till stadsläkning, trivsel och trygghet för fotgängare. Utbildningsrelaterad litteratur

kompletterade kunskapsbasen med vägledning i gestaltningsarbetet, såsom Robinsons The Planting Design Handbook (2011).

Även två svenska referensprojekt studerades på djupet för att utöka kunskapen om projekt med liknande förhållanden som mitt arbete och var därför särskilt relevanta. Referensprojekten cirkulerade kring överdäckning av järnväg och medföljande stadsläkning samt promenadstråk med trygghet i fokus.

Projekt Mälarbanan i Sundbybergs stad valdes för dess kvalitet som visionsförslag om överdäckning i liknande skala som Uppsala. Projektet har stöd från både Trafikverket och Sundbybergs stad trots att alternativet inte var det billigaste (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012, s. 39). Ett annat förslag som studerades var ett visionsförslag i Lund, men detta valdes bort för sitt relativt unga stadie med fokus på tekniska lösningar framför gestaltning.

Rådhusplananden i Umeå valdes över andra projekt för sitt särskilda fokus på trygghetsfaktorer i ett långsmalt centralt promenadstråk i samma storlek som gestaltningsområdet. Ett annat projekt som valdes bort var Selma Lagerlöfs parkstråk i Göteborg, vilken inte hade samma rumsliga likheter med Österplan eller trygghetsbaserad gestaltning som Rådhusplananden.

INTERVJU

En intervju med Håkan Blanck, landskapsarkitekt vid Stadsbyggnadsavdelningen - Sundbybergs stad, gjordes för att få inblick i ett pågående överdäckningsprojekt och dess stadsläkande möjligheter. Håkan Blanck delgav erfarenheter och information om projektet Mälarbanan som planeras förläggas i tunnel, alltså överdäckning, genom Sundbybergs centrum. Intervjun utfördes enligt Brymans beskrivning av en kvalitativ intervju (2002, s. 300), för att lyfta fram och ge utrymme för intervjupersonens egna uppfattningar samt att skapa flexibilitet kopplat till det ämnet. Därigenom kunde intervjupersonen utveckla tankar och svara på följdfrågor som inte ingick i frågeschemat, som fungerade som ett stödjande underlag. Intervjupersonen och hans åsikter

var det centrala i intervjun och därför ställdes frågorna med generella formuleringar för att ge utrymme till hans syn på ämnena.

Den kvalitativa intervjun utfördes på ett semi-strukturerat sätt, med en anpassningsbar intervjuguide som underlag med specifika teman sammanställda från Sundbybergs programplan och detaljplan (Bryman 2002, s. 301). Från dessa dokument sammanställdes frågor relaterade till överdäckningsprinciper, dialogen mellan olika aktörer i projektet, kommunala prioriteringar i projektet samt utformningsaspekter särskilt kopplade till mitt ämne (stadsläkning, trygghet och trivsel för fotgängare). Dessa frågor syftade till att utöka förståelsen av komplexiteten kring ett överdäckningsprojekt och att bidra med inspiration för stadsläkande gestaltning med fotgängare i centrum.

Intervjun utfördes den 27/2-2020 i samband med platsbesök av Sundbybergs station och spårområde. Håkan Blanck visade mig runt på området samtidigt som han beskrev olika aspekter kring överdäckningen och den stadsläkande visionen som Sundbybergs stad arbetar mot. Intervjun spelades och transkriberas i efterhand för att göra en mer noggrann analys och på så sätt vara så nära intervjupersonens mening som möjligt (Bryman 2002, s. 310).

PLATSSTUDIE

Platsstudien bestod av tre delar, en inventering, en trygghets- & trivselanalys baserad på tolkning av Gehls 12 kvalitetskriterier (2010) samt en Lynch-inspirerad analys (Stahlschmidt m.fl. 2017, ss. 81-83). Kunskapsinsamlandet från platsstudien användes sedan i gestaltningsarbetet.

INVENTERING

Inventeringen utfördes vid tre olika tider på dygnet (ca kl. 12, 16 & 20) under tidig vår för att dokumentera förutsättningarna och få en nyanserad bild av platsen, särskilt under kvällstid. Platsbesöken dokumenterades genom bilder och observationer antecknade på kartmaterial, för att skapa ett samband mellan bild, position och observationer. Observationer av rörelse och beteende gjordes genom att iakta aktivitet under

platsbesöken. Platsinventeringen kompletterades med kartstudier och litteraturmaterial från Uppsala kommun (2016).

ANALYS BASERAD PÅ GEHLS 12 KVALITETSKRITERIER

En av platsanalyserna av projektområdet baserades på Jan Gehls 12 kvalitetskriterier (2010) för stadsrum, vilka tar ett relativt heltäckande grepp på trygghet och trivsel. Syftet var att utveckla en bild över de strukturella förutsättningarna som bidrar till stadsrummets karaktär och identifiera utvecklingspotentialen ur ett trygghets- och trivselperspektiv. Utförandet av analysen samt dess förhållande till Gehls kvalitetskriterier beskrivs i samband med avsnittet.

LYNCH-INSPIRERAD ANALYS

Läsa stad analysen var en Lynch-inspirerad analys, ett vanligt förekommande sätt bland landskapsarkitekter att använda *Lynchs fem stadselement* för att skapa sig en orienterande bild av staden enligt Stahlschmidt m.fl. (2017, s. 81). Som Stahlschmidt m.fl. (2017, s. 81) framhåller kan landskapsarkitekter anpassa teorin efter förutsättningarna och därför nyttja enbart relevanta stadselement för att definiera en plats rumsliga struktur. Detta innebär dock att analysen blir en subjektiv tolkning av stadslandskapet, snarare än en objektiv sammanställning (ibid. s. 82). Av Lynch fem stadselement (Stahlschmidt m.fl. 2017, ss. 82-83) användes i analysen *barriärer*, *stråk*, *områden* och *noder* för att klargöra förhållandet mellan gestaltningsområdet och omgivningen.

Landmärken ansågs i sammanhanget inte relevanta då inga betydande landmärken angränsar till gestaltningsområdet samt att de inte nödvändigtvis bidrar till stadsläkning. Istället användes begreppet *externa målpunkter* (Robinson 2011) i gestaltningen för att stärka kopplingen till intilliggande noder och verksamheter. Analysen fokuserade på att identifiera centrala gröna och stadsmässiga *noder* på östra respektive västra sidan järnvägen och *stråk* som potentiellt kan förena dem. Detta genom att utgå ifrån Uppsala kommuns innerstadsstrategi (2016), där särskilt viktiga stråk utmarkeras samt analysera kartmaterial inom ca 500 m på var sida gestaltningsområdet.

GESTALTNINGSPROCESSEN

Områden användes för att identifiera och påvisa hur stadsläkning kan ske i en övergripande skala mellan stadens delar. Barriärer brukades främst genom framhävnings av befintliga begränsningar i stadslandskapet. Den Lynch-inspirerade analysen (Stahlschmidt m.fl. 2017, s. 82-83) användes även i skissprocessen för att visa hur gestaltningen påverkade övriga stadslandskapet. Analysen sammanställdes med hjälp av symboler på kartunderlag, ett exempel som visas av Stahlschmidt m.fl. (2017).

IDÉGENERERING

Idégenereringen av koncept inspirerades av Hugh Dubberlys Four stage design process (2005, s. 25 & 30) genom att Utforska, Generera, Utvärdera och Kommunera idéer och samtidigt hela tiden vidga och avgränsa ämnena. Idégenereringen utfördes tillsammans med några andra studenterna då deras projekt hade liknande förutsättningar som mitt projekt.

Syftet med idégenereringen var att påbörja skissprocessen kopplat till teoriämnen och platsens förutsättningar. I olika omgångar skrev vi var för sig ned begrepp på post-it lappar kopplade till olika ämnen (utforska) som vi sedan kommunikerade till varandra för diskussion. Sedan utvärderade jag koncepten utifrån dess relevans för området och koppling till ämnen för uppsatsen. Därefter utvecklades vissa koncept vidare genom generering. I ett senare skede gjordes samma procedur men mer platsspecifikt.

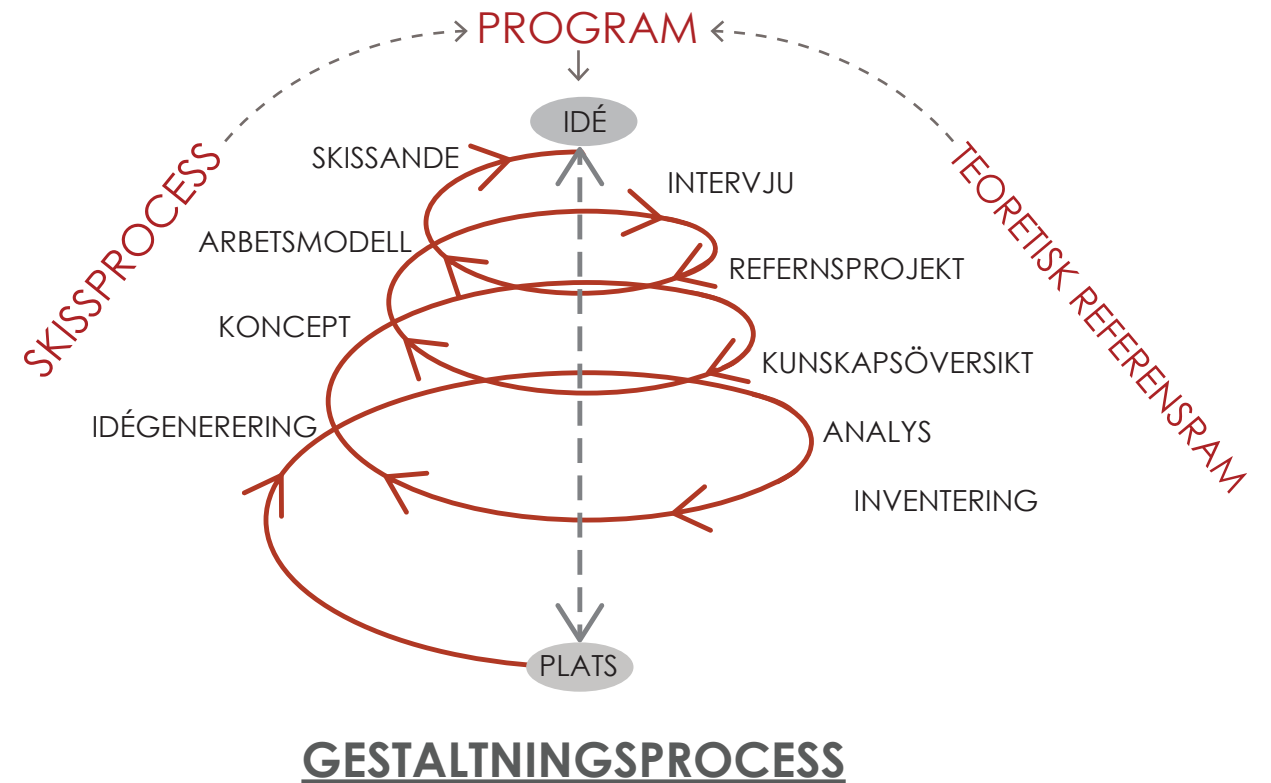
REFERENSPROJEKT

Ett referensprojekt på ett promenadstråk i ett långsmalt stadsrum undersöktes för att få en förståelse för rumsliga dimensioner och lösningar. Referensprojektet bidrog med centrala strukturer och gestaltningsprinciper samt materialval som gav stark resonans i gestaltungsförslaget. Valet av referensprojekt baserades på svenska förhållanden och att det skulle vara ett centralt promenadstråk som anknyter till omgivningen. Platsen studerades utifrån information från Umeå kommuns hemsida (2020a, 2020b, 2020c).

Gestaltungsprocessen var en iterativ process, som innebar att de olika delarna och faserna av projektet överlappade och påverkade varandra och inte utfördes i kronologisk ordning.

Gestaltungsprocessen illustreras i figur 5 och visar hur den kreativa skapandedelen (skissprocessen) pågick parallellt med kunskapssammanställningen (teoretiska referensramen). Programmet fungerade som en brygga mellan gestaltungsprocessens två huvuddelar och konkretiserade material från båda. Det användes sedan i framtagandet av idén och styrde innehållet i gestaltningen.

Figur 5 visar också den starka relationen mellan plats och gestaltungsiden (i form av den gråa pilen), som illustrerar hur idén i gestaltungsförslaget relaterar till platsens förutsättningar. För att skapa en genomarbetad idé för platsen gick jag fram och tillbaka mellan olika skalor av arbetet. Övergången mellan de olika skalorna och delarna av arbetet illustreras av den röda spiralen i figur 5. Spiralens pilar innebär att skissprocessen sammankopplades med den teoretiska referensramen i den iterativa gestaltungsprocessen. Desto mer gestaltungsprocessen närmade sig idén, desto mer sammanflätad blev skissprocessen med den teoretiska referensramen. På det sättet inkluderade alltså processen från början till slut både förberedande och grundläggande sammanställning av teori och egna platsstudier samt skisser som utvecklades till skissprocessen. Man kan också säga att uppsatsens formulerades parallellt med gestaltungsförslaget.



Figur 5. Gestaltungsprocessen visar hur gestaltningen förhåller sig till forskningsmaterial. Skissprocessen pågick parallellt med teorisammanställning till den teoretiska referensramen och tillsammans skapade de underlag för en idé som var grundad i platsens förutsättningar enligt den adaptiva modellen (Jansson, Vicenzotti & Diedrich 2019, ss.23-24).

KUNSKAPSÖVERSIKT

Avsnittet presenterar det litterära underlag samt intervju som utgör arbetets vetenskapliga grund. Stadsläkning beskrivs utifrån forskning inom ämnet och ett referensprojekt i Sundbyberg. Trygghet och trivsel fokuserar på tre huvudaspekter, orientering, rumslighet & funktion samt vegetation. I avsnittet beskrivs även Uppsala kommuns riktlinjer för innerstaden.

LÄKA STAD

Ett stråk kan ha en läkande funktion för en splittrad stad genom att sammanföra olika delar i en förenande nod. Listerborn m.fl. (2014, s. 17) tillskriver urbana stråk förmågan att "koppla samman" och "hela staden". Centralt i begreppet ligger mobilitet i olika bemärkelser, mellan stadens olika delar, längs efter stråket men också genom anpassningsbarhet utifrån stadens och invånarnas behov (Listerborn m.fl. 2014, ss. 17-18).

Listerborn m.fl. (2014, ss. 22-24) beskriver tre övergripande mobilitetsteman som kopplas till stråk, Det livliga stråket, Det rytmiska stråket och Det kopplade stråket. Ett livligt stråk utgör en mittpunkt i staden och syftar till att berika vistelsen i det offentliga rummet och skapa ett gatuliv där många människor rör sig mellan ute och inne i en tät, blandad urban miljö. Samtidigt kan ett stråks rytm länka samman platser inom och utanför området genom intervaller och en följd av platser som stärker möjligheten till både förflyttning och uppehåll. Stråk kan också verka kopplande i en regional nivå där olika noder och målpunkter sammanstrålar i ett centralt stadsrum med utrymme för möten och därigenom motverka fragmentering (Listerborn m.fl. 2014, ss. 22-24).

För att göra ett stadsrum till ett attraktivt förenande stråk finns det ett behov av social närvaro. Gehl (2010, ss. 140-141) beskriver ett behov hos människor som vistas i urban miljö att ha möjlighet att sitta och titta på folklivet och andra människor som rör sig. Att folk attraherar

och drar till sig mer folk är en teori som Whyte (1980, s. 19) utvecklar och stödjer. Människor vill vara bland andra människor, och det i sig skapar upplevd trygghet.

Ett pågående stadsläkningsprojekt i Sverige är den av Sundbybergs stadskärna. I en intervju med landskapsarkitekten Håkan Blanck vid Sundbybergs stad berättade han om planerna för den nya stadskärnan i samband med projekt Mälarbanan som innebär att järnvägen behöver breddas och överdäckas genom staden. Målet med planerna är att lösa både den befintliga barriäreffekten av järnvägen och sammanlänka de fragmenterade stadsdelarna samtidigt som järnvägstrafiken förbättras genom utbyggnation i tunnel (Sundbybergs stad 2019). Blanck beskriver hur ett 1 km grönt promenadstråk med varierat utbud av urbana rekreativa kvaliteter ska ge ett stort lyft för innerstaden, med ökat stads- och parkliv. I projektet prioriteras upplevelsen för gående och cyklister framför biltrafik samt att ta hänsyn till invånarnas önskemål. Blanck utvecklar att i nuläget planerar man för en varierad karaktär längs stråket som uppfyller olika behov. Vidare säger han att det långsträckta öppna rummet kan behöva delas upp genom att man bryter siktlinjer och arbetar med variation, genom exempelvis ytor som är mer formella och andra med friare funktion.

Aktiviteter kommer främst vara mindre ytkrävande på grund av det långsmala rummets förutsättningar och orienteringen arbetas med genom siktlinjer som stärker tryggheten och framkomligheten (Sundbybergs stad 2018, s. 24).

Blanck berättar vidare att den gröna promenaden ska sammanlänka stadens olika målpunkter i både nord/sydlig och öst/västlig riktning genom utveckling av olika noder där leder korsas, exempelvis där Esplanaden korsar promenadstråket.

Runt promenadstråket kan olika bostäder och verksamheter blomstra upp och bidra till det rika stadslivet med mer social närvaro (Sundbybergs stad 2018, s. 14). I mångfalden av funktioner och upplevelser längs stråket så värdesätts en balans mellan aktiva och lugna platser som tillfredsställer olika behov (Sundbybergs stad 2018, s. 24).

TRYGGHET & TRIVSEL

I Plats för trygghet (Boverket 2010, s. 12) beskrivs upplevd trygghet som "Fri från oroande eller hotande inslag om företeelse som utgör en del av människans omgivning". Essensen i landskapsarkitekten Sorte's definition (2005) av trivsamhet handlar om hur en naturomgivning som vi anser är attraktiv och bidrar till en rumslig ordning kan ge känslor av lust och skapa värden för minnet.

ORIENTERING

För att en plats skall upplevas trygg är det av stor vikt att man kan orientera sig på platsen. Jan Gehl (2010) beskriver vikten av att utforma stadsrum för den mänskliga skalan i ögonnivå för att stadsrummen ska uppfattas som trygga och trivsamma. Inbjudande stadsrum för fotgängare bör exempelvis utformas med obehindrade siktlinjer, korta distanser mellan olika målpunkter samt en tydlig orientering riktad mot olika upplevelsevärden (Gehl 2010, s. 236).

Huddinge kommun (2011, ss. 13-14) definierar i sin Handbok för tryggare stadsmiljöer fyra olika trygghetsfaktorer baserad på en bred behovsbas. En av dessa, *Överblickbarhet och orienterbarhet*, formulerar trygga stadsmiljöer som tydliga, lätta att överblicka och enkla att orientera sig igenom samt en öppenhet och överblickbarhet som möjliggör tolkning av omgivningen och en känsla av kontroll (Huddinge kommun 2011, ss. 13-14).

Hur urban vegetation påverkar människors beteende i och upplevelse av stadsmiljön är något Richard Smardon (1988) studerat. Han har undersökt hur grönstrukturen i en stad kan bidra till ökad orienterbarhet genom kognitiv kartläggning. Genom att komplettera olika byggda element med vegetation kan dessa bli mer ihågkomna då växtligheten ökar dess attraktion och struktur (Smardon 1988, s. 90).

RUMSLIGHET & FUNKTION

Trygghet och trivsel i relation till rumslighet beskrivs utifrån Nick Robinsons (2011, ss. 43-50) teorier om öppenhet mot slutenhet i vegetation. Funktioner i form av aktiviteter som kan stärka trivseln i ett parkområde baseras på Statens folkhälsoinstituts (2009) riktlinjer om grönområden för fler.

TRYGGHET & TRIVSEL - RUMSLIGET

Robinson (2011, ss. 43-50) beskriver att graden av slutenhet eller öppenhet i växtkomponerade rum kan påverka upplevelsen av trygghet. Ett för tätt slutet rum utan tydliga entréer kan upplevas som otryggt snarare än som ett önskvärt skydd i ryggen. Samtidigt kan ett alltför öppet rum med spridda element som hindrar överblickbarheten skapa otrygghet genom desorientering. En balans mellan slutenhet och överblickbarhet kan inbjuda både till ett tryggt skydd och trivsamma utblickar (Robinson 2011, s. 44).

TRIVSEL - FUNKTIONER FÖR PARKMILJÖER

Statens folkhälsoinstitut (2009) har sammanställt riktlinjer för hur grönområden kan utvecklas till att bli attraktiva och hälsofrämjande för att framförallt gynna vissa utsatta samhällsgrupper såsom äldre, barn och funktionsnedsatta. Attraktivitet grundas i fyra upplevelsebaserade aspekter, att grönområden ska vara tilltalande, lockande, användbara och tillgängliga (Statens folkhälsoinstitut 2009, s. 13). De mest uppskattade aktiviteterna i den gröna närmiljön sammanfattas bland annat till promenader, avkoppling, sola och möjligheter till umgänge men även att vara ensam (Statens folkhälsoinstitut 2009, s. 21). Yngre personer dras ofta till grönområden med utövande funktioner såsom fotbollsplaner och badplatser. Kvinnor promenerar ofta mer än män och uppskattar återhämtande miljöer. Ett grönområde med varierade och många upplevelsekvaliteter anses möjliggöra flest typer av aktiviteter (Statens folkhälsoinstitut 2009, s. 21).

Folkhälsoinstitutet (2009, ss. 19-20) beskriver även åtta kvaliteter som människor generellt finner attraktiva hos grönområden, ju fler ett grönområde har desto populärare blir det. Några av kvaliteterna är särskilt bidragande till samlande trivselaspekter i stadsmiljö och inkluderar tillsammans en bred behovsbas. Kvaliteterna är *Det gröna torget* (tåliga och

multifunktionella ytor), *Det rymliga* (rumslig volym genom sammanhängande utformning och stor rörlighet), *Det rofyllda* (oprogrammerade och lugna ytor), *Det festliga* (folkliv och permanenta umgängesytor såsom café och scen) och *Det kulturella* (konstelement och växtarrangemang) (Statens folkhälsoinstitut 2009, ss. 19-20).

Det gröna torget kan vara gräs- eller torgytor som klara varierade fysiska aktiviteter såsom dans och sport, och samtidigt ha multifunktionella element som kullar för intervallträning eller sittplatser (Statens folkhälsoinstitut 2009, ss. 19-20). Den rymliga parken syftar på känslan att beträda en annan värld och undfly stadens sfär genom möjlighet till långvarig promenad inom området samt att delområdena skapar en rymlig helhet. De rofyllda parkområdena skapar en fridfull och välskött undanflyktsplats från stadens puls utan högljudda aktiviteter i närheten. Det festliga avser koncentrerade mindre ytor som lockar människor att roa sig och betrakta andra vid permanenta installationer såsom café eller scen. Det kulturella aspekterna i en park syftar på allt ifrån torg till konstverk och fontäner samt blomsterarrangemang som tilltalar en bred publik (Statens folkhälsoinstitut 2009, ss. 19-20).

VEGETATION

Upplevd trygghet i relation till vegetation, såsom skogsliknande planteringar, i samband med urbana parker sammanfattas av Jansson, Fors, Lindgren och Wiström (2013). Skogsvegetation i sammanhanget innebär mixer av träd och buskar av olika arter med ett eller fler lager av undervegetation. Skogsliknande planteringar som dessa kan vid undermålig skötsel uppfattas som otrygg.

Vegetationsfaktorer som påverkar den upplevda tryggheten är vegetationens karaktär, möjligheten att överblicka och kontrollera, densiteten, skötsel och landskapsgestaltning (Jansson m.fl. 2013, s. 127). Författarna menar att vegetation med låg densitet och öppen karaktär på den låga vegetationen bidrar till ökad överblickbarhet och visuell kontroll över området, samt ger ett välskött intryck som stärker känslan av upplevd trygghet (Jansson m.fl. 2013, s. 127). Låg vegetation är buskar och träd med låg uppstamning som på olika sätt kan blockera

sikten (Jansson m.fl. 2013, s. 131). Ökad mängd vegetation bidrar till att stärka attraktionsvärdet och i förlängningen trivsel, men för förbättrad trygghetsupplevelse bör växterna även tolkas som en del av en enhetlig gestaltning snarare än sporadiskt utspridd (Jansson m.fl. 2013, s. 130).

Enligt Robinson (2011, s. 63) så beror den rumsliga karaktären hos en växtgestaltning av dess slutenhet, dynamik och fokus. Att arbeta med fokus som element i växtgestaltning kan utöver rumsligheten även stärka orienterbarheten och tre sådana principer är centrerat fokus, externt fokus och kantbaserat fokus (Robinson 2011, s. 63). Centrerat fokus är en sammanslagning av symmetriskt eller asymmetriskt, som har gemensamt att de är internt placerade i rummet och samspelar med kantvegetation och entréer till rummet för att uppnå rumslig dynamik (Robinson 2011, ss. 58-61). Externt fokus innebär att vegetationen arrangeras i en ledande form så att en extern vy eller objekt ramas in och vidgar upplevelsen av rummets innehåll. Kantbaserat fokus kan skapa dynamik i statiska rum och uppmåna till rörelse samt rikta det visuella fokuset mot icke centrerade element längs kanter eller vid entréer (Robinson 2011, ss. 51-55).

KOMMUNENS RIKTLINJER

Uppsalas innerstadsstrategi (Uppsala kommun 2016) beskriver hur staden bör utvecklas för den mänskliga skalan. Med inspiration från Jan Gehl har strategin utgått ifrån människans behov och upplevelser i ett gående perspektiv som på så sätt ska göra staden mer attraktiv och levande (Uppsala kommun 2016, ss. 16-17). För att skapa en attraktiv promenadvänlig stad vill Uppsala kommun sätta fokus på fotgängare genom att skapa ytor som uppmanar till vistelse och ger upphov till både möten och upplevelser, samt som framstår kortare än de verkligen är (Uppsala kommun 2016, s. 34). Trafik på gåendes villkor ska gälla i innerstadens centrala delar (Uppsala kommun 2016, s. 34). För att stärka möjligheten att röra sig genom stadens kvarter, parker och trädgårdar, och därmed skapa ett attraktivare stadsliv, bör stråk som också tillgängliggör kulturhistoriska, arkitektoniska och upplevelsemässiga värden utvecklas (Uppsala

kommun 2016, s. 72). Gaturum som markeras ut som stråk i stadslivskartan för att skapa attraktiva och flexibla mötesplatser samt plats för stadslivskvaliteter är bland annat Vaksalagatan, S:t Persgatan och S:t Olofsgatan (Uppsala kommun 2016, ss. 22-23). Alla dessa gator korsar eller angränsar till Österplan.

Uppsala kommun (2013) beskriver även i sin parkplan mål för hur stadens miljö ska utvecklas utifrån en sociotopinventering. Det finns stora underskott på sociala värden kopplat till grönytor, särskilt i Innerstaden som har hög belastning på sina parkområden. Få har tillgång till gräsmattor för sällskapslek som brännboll, picknick eller liknande spontana aktiviteter inom 300 m (Uppsala kommun 2013, s. 10). Lekparker här är under stor påfrestning och behöver utökas. Österplan märks ut som ett särskilt värdefullt område för utbyggnad och kompensation för lekplatser och oprogrammerade gräsytor. En annan uppskattad aspekt som är starkt kopplad till innerstadens identitet är blomsterutsmyckning i rabatter och urnor (Uppsala kommun 2013, s. 10).

INVENTERING



Figur 6. Inventeringsplanen visar området (det färgstarka området) i förhållande till omgivningen. I vitt visas de korsande och anslutande lederna (S:t Olofsgatan, S:t Persgatan & Vaksalagatan), varav S:t Persgatan har ett shared space upplägg och markeras som lokalgata. Bakgrundskarta Google Earth, bearbetad av författaren.



Figur 7. Österplans allé från S:t Olofsgatan mot S:t Persgatan. Träden är uppstammade ungefär 10 meter och är högre än omkringliggande hus. T.v. skymtas sandbanan med blå utrustning. Foto av författaren.

Inventeringen redovisar information sammanställd från platsbesöken och kartstudien. Först beskrivs platsen övergripande för att sedan redogöras mer i detalj.

SAMBAND I UPPSALA

Området (se fig. 6) som sträcker sig från järnvägs korsningen vid Vaksalagatan i söder till mötet med Linnégatan och Höganäsgatan i norr är cirka 420 meter långt. Järnvägen är en barriär som delar upp den centrala delen av staden i två delar, västra och östra sidan. Korsande stråk såsom S:t Olofsgatan, S:t Persgatan och Vaksalagatan markeras ut av Uppsala kommun som särskilt viktiga att utveckla (Uppsala kommun 2016). Målpunkter och områden inom 300 m illustreras i figur 12: Uppsala Konsert & Kongress på östra sidan spåren med angränsande bostadsområden och Stora torget med närliggande shopping- och centrumområde på västra sidan samt centralstationen med anslutningar till övriga Uppsala. Närliggande större publika gröna målpunkter inom 300 meter är Linnéträdgården och Höganäshöjden. Korsande och anslutande gator är berikade med alléer, vilka ofta sträcker sig flera kvarter på

östra sidan spåren. Busstrafik trafikerar idag både Vaksalagatan och S:t Olofsgatan men även Storgatan. S:t Olofsgatan har tydligt markerade cykelfält som ansluter vidare i staden (vilket visas i figur 6).

OMRÅDET

Området består av ett stort långsträckt och öppet rum med fri sikt mot centralstationen i söder till byggnader på motsatt sida Råbyvägen i norr. Inventeringsplanen (se figur 6) visar hur området domineras av trafikrelaterade utrymmen i form av parkeringsytor och anslutande bilvägar, trafikleder som korsar järnvägen samt järnvägsspåren. Höjdskillnaderna är på området är som högst ungefär 1,5 m, med järnvägsspåren som främsta höjdpunkt. Trafikytor (utöver S:t Olofsgatan och gc-vägarna) är utformade för biltrafik eller har ingen uppdelning av trafikslag. S:t Persgatan har ett shared space upplägg och är enkliflig till skillnad från S:t Olofsgatan. På östra sidan järnvägen är det främsta arkitektoniska elementet en dubbel allé (Österplansallén) med gångstråk mellan samt grönytor (se fig. 7). Allén går från S:t Persgatan till passagen vid Skolgatan. Tillsammans med parkeringsytorna utgör allén det som kallas Österplan. I allén finns en liten yta med sittplatser och en sandbana (se fig. 6) med

ett fåtal tillhörande gymnastiska redskap. Klotter återfinns på flera platser såsom byggnader, soptunnor och elskåp.

BEBYGGELSE

Byggnaderna i området är 3-5 våningar, oftast utan öppna bottenvåningar och entréerna vända in mot bostadsgårdarna. Bebyggelsen är av blandad karaktär och ålder och några har anor från 1920- och 1950-talen med detaljrika putsade fasader, vilka över åren har bytt funktioner samtidigt som ny bebyggelse tillkommit (Uppsala kommun, 2016, s.80-81). Idag är funktionerna en blandning av bostäder och verksamheter (se fig. 6).

VÄXTLIGHET

Vegetationen inom området består av Österplans allé med tillhörande buskar (snöbär) och grönytor, en apeträdsallé mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan samt knuthamlade pelaralmar längs gc-vägen på västra sidan spåren. Figur 7 visar allén längs Österplan som innefattar ca 10 meter uppstammade äldre lönnar och lindar med en höjd på ca 20-25 meter.

MARKMATERIAL

Österplansalléns gångstråk består av stenmjölsblandning med nollfraktion. Blöta dagar får materialet en spårig och lerig tendens med ansamling av ytvatten (se fig. 20). Gräsytor finns på vardera sida om gångstråket i alléns mitt. Gångstråk vid fasader och längs bilväg har betongplattor ca 0,35*0,35 m lagda i förband. På vissa ställen finns problem med breda fogar och grova lutningar. Asfalt täcker övriga tillgängliga och trafikerade ytor och på flera ställen är det sprickor och hål. I allén finns sittplatser och gymutrustning vid en sandbana (se fig. 6) som kan användas till boulespel eller liknande. Gymutrustningen är placerad i en yta av strid sand och sittmöblerna står på grönytan intill.

RÖRELSE

De flesta passerar genom området utan att stanna upp. Aktiviteter är exempelvis att rasta hundar, cykla, parkera, samt besöka någon av verksamheterna. Inga observationer har gjorts av utnyttjande av sittplatser eller annat uppehåll på området som inte är kopplat till bebyggelsen. Bommarna går för tågpassage ned med 2-5 min mellanrum under dagtid vardagar.

ANALYS



Figur 8. Det öppna rummet har en dominerande siktlinje längs spåret som skapar god överblickbarhet, men som samtidigt stärker delningen av öst och väst. Foto av författaren.



Figur 9. Linnégatan som ansluter till Linnéträdgården har stor potential att sammanföras med Höganäsgatan för att länka två grönområden. Foto av författaren.



Figur 10. S:t Persgatan har är en av lederna som kan sammanbinda bostadsområden med centrumverksamheter. Gatans småstadskaraktär skapas av bristen på biltrafik. Foto av författaren.



Figur 11. Området under kvällstid upplevs särskilt obefolkat och därmed otryggt. Foto av författaren.

LÄKA STAD MED INSPIRATION AV LYNCH

Avsnittet undersöker området utifrån begreppen *rytm*, *koppling* och *livlighet* (Listerborn m.fl. 2014) med hjälp av en Lynch-inspirerad analys (Stahlschmidt m.fl. 2017, ss. 81-83). Analysen visar både i figur 12 och i text hur närliggande stadselement (noder, stråk, områden och barriärer) relaterar till Österplan.

RYTM - FLÖDET ÖVER OMRÅDET

Flödet över Österplan hindras dels av karaktären på stadsrummet och dels av möjligheten att röra sig över barriären (spårområdet). Bristen på passager över spåret resulterar i en separation av rörelse på den västra och östra sidan. Folk rör sig i längs raka stråk fram till eller längs med spåret och det finns ingen möjlighet till rörelse diagonalt mellan öst och väst på området. I figur 8 syns delar av det storskaliga öppna rummet som dominerar och avskräcker folk från vistelse, vilket förstärks av de raka lederna som följer rummets form.

KOPPLINGAR TILL ANDRA OMRÅDEN

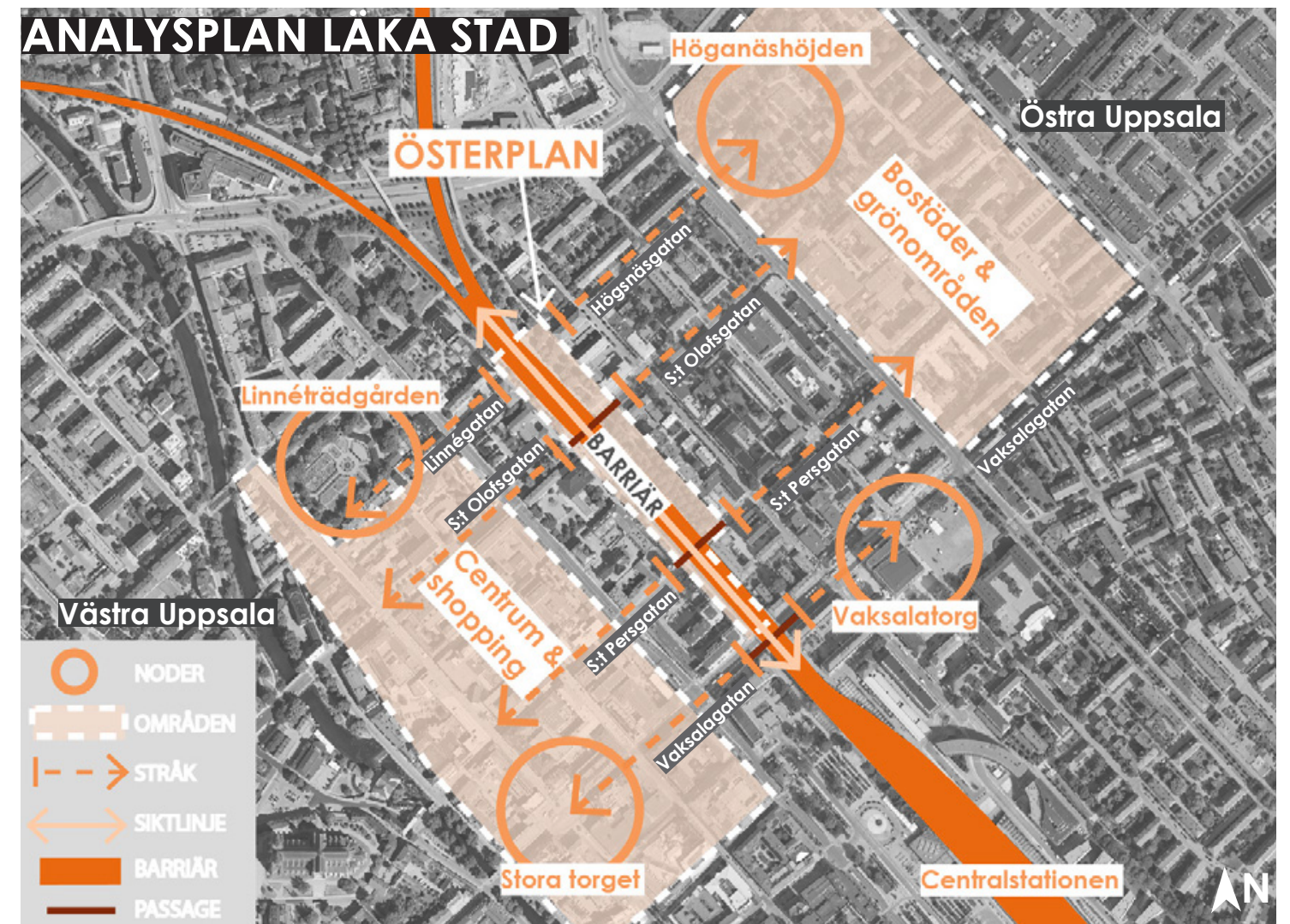
Området har en överblickbarhet som saknar anknytningar till närliggande noder. Befintliga stråk och noder skulle kunna utvecklas genom anknytning till ett förenande nod. En sådan

potentiell länk finns mellan Höganäshöjden och Linnéträdgården. Genom att nyttja de befintliga gatustrukturerna hos Linnégatan och Höganäsgatan kan en koppling mellan två grönområden etableras. I figur 9 visas sikten från området mot Linnéträdgården, där träd skymtas från parken.

En annan nod som kan förstärkas är kopplingen till Vaksalatorg och Stora torget via Vaksalagatan. De korsande stråken S:t Olofsgatan och S:t Persgatan (se fig.10) upplevs inte byggas vidare på efter spårerna, de slutar snarare tvärt vid dem och får en annan karaktär. En utveckling av dessa stråk har potential att sammanföra områden med shopping och rekreation längs Fyrisån på västra sidan och bostäder med grönområden på östra sidan spårerna.

LIVLIGHET GENOM AKTIVITETER

Trots Österplans centrala läge i innerstaden saknas här stadslivet med olika aktiviteter och funktioner, vilket framträder särskilt under kvällstid (se figur 11). För ökad attraktion och närvaro kan området kompletteras det befintliga stadslivet och utbudet. Österplan därigenom utgöra ett parkkomplement till den formella Linnéträdgården och den informella Höganäshöjden, genom att ta upp kvaliteter hos båda samt andra typer av aktiviteter. Vaksalatorg och Stora torget är båda stora öppna ytor som ofta används till marknader eller spontana uppträdanden och försäljning.



Figur 12. Analysplanen visar hur de olika korsande stråken förhåller sig till stadens noder och områden, samt Österplans stadslänkande potential. Bakgrundskarta Google Earth, bearbetad av författaren.



Figur 13. Gehls 12 kvalitetskriterier för trygga och trivsamma stadsmiljöer. Mörkgråa rubriker motsvarar huvudpunkter och de ljusgråa underpunkter. Kriterierna användes vid analys av området.

GEHLS TRYGGHET & TRIVSEL

Gehl (2010, ss. 238-239) beskriver 12 kvalitetskriterier (se fig. 13) om trygghet och trivsel för att skapa stadsmiljöer i mänsklig skala ur ett fotgängarperspektiv. Dessa kvalitetskriterier användes för att analysera området ur ett trygghets- och trivselperspektiv. I denna uppsats tolkas komfort och delight båda som trivsel och protection som trygghet (Gehl 2010, s. 239). Trygghet presenteras först utifrån de tre kategorierna som visas i figur 13, därefter följer trivsel vars 9 punkter sammanfattas under två rubriker.

TRYGGHET

Gehl (2010, s. 238) framhäver vikten av att trygghetsgivande aspekter säkras före trivselen, eftersom de är grundläggande för att andra värden ska kunna fungera och uppskattas. Därför har trygghet givits extra mycket utrymme i analysarbetet.

SKYDD MOT TRAFIK OCH OLYCKOR

Fotgängare har en oklar och nedprioriterad plats i flera av trafikutrymmena på området, där den största säkerhetsrisken är vid passagen längs S:t Persgatan. Utrymmet är begränsat och har ett shared space upplägg som markeras i figur 17



Figur 14. Korsningen av S:t Olofsgatan och järnvägsspåret där trafikslagen delar yta. Det finns en uppdelning av trafikslag fram tills spåren som skapar trygghet, dock så får fotgängare litet utrymme i trafikrummet. Foto av författaren.



Figur 15. Kvällstid upplevs allén extra otrygg i och med den minskade sikten och närvaron av folk. Foto av författaren.



Figur 16. Klotter förekommer på stora delar av området och påverkar baksida-karaktären. Foto av författaren.

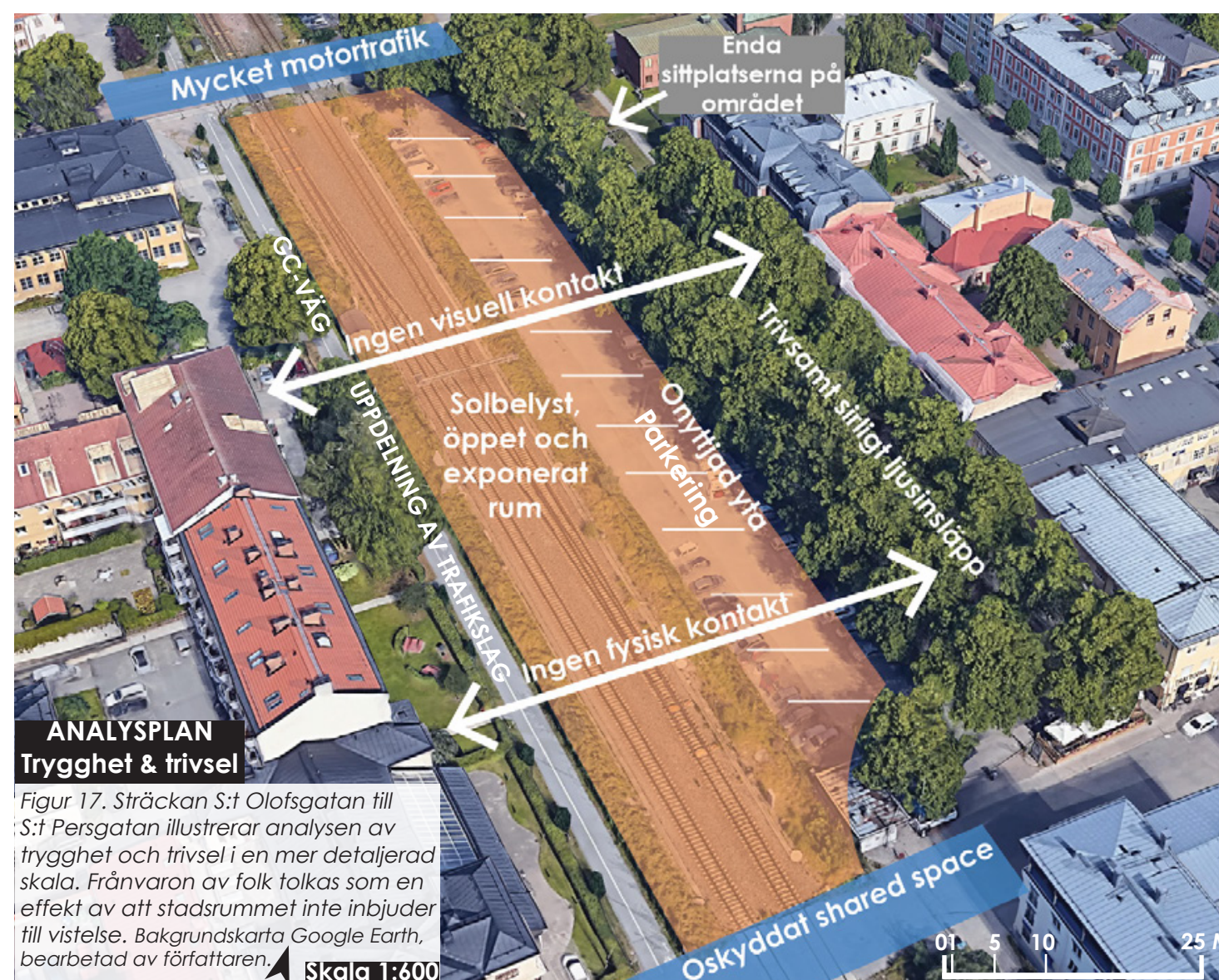
vilket tenderar att exponera fotgängare som hamnar i kläm mellan bilar och cyklister. Samma problem uppstår vid passagen över spåret längs S:t Olofsgatan (se figur 14). Vid långa perioder då bommarna är nedfällda finns det även risk att otåliga springer över spåret.

Parkeringsplatserna tar upp stora ytor på området både fysiskt och visuellt och saknar separerade stråk för fotgängare och cyklister vilket gör ytorna extra osäkra kvällstid. GC-vägen i figur 17 längs västra sidan spåren är den enda yta som har en tydlig uppdelning av trafikslag.

SKYDD MOT BROTT OCH VÅLD

Det är låg närvaro av folk som vistas i området. Platsen upplevs folktomt trots att många fotgängare, cyklister och bilar passerar längs trafiklederna. Dels påverkar stadsrummets långsträckta öppna form som minskar visuell kontakt mellan passager och leder (illustreras i figur 17). Dels beror det på att de flesta byggnader har slutna bottenvåningar och därmed dålig visuell kontakt mellan gata och hus. Parkeringsarna (se fig. 17) bildar dessutom mycket outnyttjad yta och det finns ingen variation av funktioner på området över dygnet.

Bristen på närvaro är tydligast kvällstid då färre passerar området (se fig. 15). Det öppna rummet skapar dock en överblickbarhet som är värdefull ur ett trygghetsperspektiv. Figur 16 visar exempel på klotter som förstärker baksida-karaktären av



Figur 17. Sträckan S:t Olofsgatan till S:t Persgatan illustrerar analysen av trygghet och trivsel i en mer detaljerad skala. Frånvaron av folk tolkas som en effekt av att stadsrummet inte inbjuder till vistelse. Bakgrundskarta Google Earth, bearbetad av författaren.



Figur 18. Analysplanen redovisar delar av analysarbetet med Gehls 12 kvalitetskriterier. Befintliga problem som barriärer och utsatthet för vind visas tillsammans med positiva aspekter som kan bidra till ökad trivsel och trygghet. Bakgrundskarta Google Earth, bearbetad av författaren.

Skala 1:2000 100 M



Figur 19. Sandbanan och utrustningen för motion är anslutna till områdets enda sittplatser. Bristen på sittplatser är ett betydande hinder för att kunna vistas här en längre stund. Foto av författaren.

området. För att skapa en tryggare upplevelse bör aktiviteter för alla dygnets timmar som samlar människor införas, eftersom bristen på folkliv skapar stor otrygghet.

SKYDD MOT OTREVLIGA SENSORISKA UPPELVELER
Det öppna stadsrummet utan rumslig variation skapar en vindtunnel och visuell exponering längs spåret som illustreras i figur 18. Byggnader utgör ett delvis vindskydd på östra sidan spårerna. Det öppna rummet skapar också tillsammans med den låga bebyggelsen stort solinsläpp huvuddelen dagen. Allén på Österplan som grönmärkas i figur 18 utgör den enda sirlande solskyddet på området. Ur ett regn- och vindskyddsperspektiv är allén för glest placerade och för högt uppstamade för att utgöra betydande skydd.

TRIVSEL - SOCIALT OCH FUNKTIONELLT
Fotgängarnas fysiska och upplevelsemässiga utrymme på området är begränsat. Att ta en trivsamt promenad och uppehålla sig här hindras av bristen på sittplatser (se figur 17 & 19), otillräckligt utrymme i trafikrummen samt otillgängliga markmaterial såsom i figur 20. Området är utformat för passage, framförallt med bil eller cykel, snarare än för vistelse. Kantzoner eller väggar att luta sig mot saknas dessutom. Det

öppna rummet har generellt god översikt men med brist på skydd och folkliv att observera. För att skapa en tydligare visuell kontakt mellan människor behövs kortare siktlinjer mot aktivitet samt mer rumslig indelning. Det finns fina siktlinjer längs gator och spårerna men dessa är för långa utan tydliga fokuspunkter. Samtalsrum som för samman människor (Gehl 2010) finns tyvärr inte på området, trots att den relativt låga bullernivån ger goda förutsättningar för det. Ett centralt och långsträckt stadsrum som detta har möjlighet att inrymma många olika aktiviteter som lockar besökare från hela staden. En större variation av verksamheter och aktiviteter kan bidra med ökad till närvaro och attraktion.

TRIVSEL - RUMSLIGHET OCH KLIMAT
Bristen på variation i rumslighet skapar en exponerad karaktär som gör att rummet tappar enhetlighet, kontakt mellan ytor och trivsel. Förutsättningarna för sol på större delen av området är goda, däremot skydd för skugga genom exempelvis vegetation är bristfällig. Exponering för vind kan också kopplas till det öppna landskapet.



Figur 20. Stenmjölet med nollfraktion i allén skapar efter att det regnat ett otillgängligt markmaterial. Foto av författaren.

Trots vissa vackra fasader och fina kvaliteter skapar slitna byggnader tillsammans bristen på platser för umgänge och vistelse upplevs ett ogästvänligt område. Den fysiska uppdelningen av öst och väst är tydlig och det saknas länk mellan såsom vegetation, aktivitet eller stråk och vyer.

Allén med lindar och lönnar som framhävs i både figur 17 & 18 bidrar med stor trivselkvalitet och är ett arv värt att förvalta och utveckla. Solinsläppet i allén skapar förutsättningar för



Figur 21. På sommaren utgör allén ett optimalt läge för uteserveringar. Bristen på folk som vistas här gör dock att detta är enda uteserveringen på området. Foto av författaren.

olika verksamheter att ha uteserveringar eller försäljning (se figur 21). Samtidigt begränsas alléns kvaliteter kvällstid då snöbärsbuskar skymmer sikten, se figur 15.

REFERENSProjekt



Figur 22. Rådhusplanaden är riktad mot externa målpunkter i båda ändarna som inkluderar i det visuella rummet och stärker orienteringen. Foto: Rådhusplanaden, Umeå av Fredrik Larsson photography (CC BY-SA 4.0).



Figur 23. Rådhusorget som ansluts och inkluderas i esplanaden nyttjas till oprogrammerade aktiviteter som marknader. Foto av Moa Menzinsky.



Figur 24. Esplanaden har ett högt flöde av besökare under särskilt varma dagar. Här finns gott om utrymme för att sitta och ta en paus mitt i staden. Foto av Moa Menzinsky.



Figur 25. I esplanaden finns olika typer av rum, både för avskildhet och gemenskap. Foto: Rådhusplanaden, med "kulturhjärtat" av Fredrik Larsson photography (CC BY-SA 4.0).

I Umeå har kommunen rustat upp delar av Rådhusplanaden, ett uppskattat promenadstråk med anor från år 1889 (Umeå kommun 2020a). Referensprojektet har inspirerat gestaltungsforlaget i allt ifrån materialval till formspråk.

RÅDHUSEPLANADEN - UMEÅ

Rådhusplanaden i Umeå har utformats med fokus på ökad trygghet och tillgänglighet för en bred målgrupp (Umeå kommun 2020b, 2020c). I upprustningen har stor vikt lagts vid att skapa trygga miljöer i den centrala staden genom att exempelvis göra en öppnare gestaltning och mer attraktiv park- och gatumiljö som kan fyllas med stadskärnans aktiviteter. Samtidigt fungerar esplanaden som ett nav mellan viktiga målpunkter i staden, såsom Rådhuset och järnvägsstationen vilka sammanförs genom stråket (Umeå kommun 2020b, 2020c).

Umeå kommun (2020c) beskriver hur orienterbarheten varit central i utformningen. Detta genom tydlig anknytning till omkringliggande bebyggelse, öppen karaktär

och fokuspunkter. Stråket har exempelvis utformats för att rama in externa fokuspunkterna järnvägsstationens och Rådhusets fasader i båda ändarna för att betona kopplingen mellan dessa (Umeå kommun 2020c). I figur 22 visas hur Rådhuset visuellt inkluderas i stråket och stärker orienteringen. I figur 23 syns Rådhusorget som blir en förlängning av stråket och nyttjas för oprogrammerade aktiviteter som marknader.

Formspråket som framträder i figur 26 baseras på kantiga isflak och definierar stråkets olika platser och markmaterial samt ramar in dem i en helhet (Umeå kommun 2020c). Samtidigt skapar utformningen möjlighet till passage tvärs över stråket i och med diagonalt riktade öppningar. Stråket ska fungera som ett centrumstråk som möjliggör rekreation för invånare samtidigt det tillåter handel och andra verksamhetsutövning (Umeå kommun 2020b).

Ett av syftena med upprustningen var att bidra till bättre stadsbild, då stråkets fungerar som en av stadens entréer (Umeå kommun 2020b, 2020c). Ett annat syfte var att utveckla och tillgängliggöra denna del av huvudvägnätet för gående och cyklister (Umeå kommun 2020b). Esplanaden har därför en tydlig uppdelning av gående och cyklister med olika zoner på båda

sidorna av mittenstråket (Umeå kommun 2020c). Uppdelningen tydliggörs av granitbelagda ytor och kontrasteras av markmaterialet i mittremsan som syns i figur 26 (Umeå kommun 2020c).

I mitten av parkremsan i stråket finns det flera olika typer av sittplatser, gräsytor utrymme för egna initiativ samt lekutrustning (Umeå kommun 2020b). I figur 24 visas hur sittplatserna nyttjas för umgänge. Längs stråket bildas olika typer av rum för umgänge, vissa mer öppna och vissa med avskilda som syns i figur 25.

Stråket har ett koncept där markbeläggning som betongar och kontrasterar för att skapa ett lättläst och modernt uttryck i toner av ljusa grusytor och mörkt grå granit (Umeå kommun 2020c). Samtidigt tas varma toner upp i varmröda bänkar (Umeå kommun 2020c). Grusytor och planteringsytor har givits lika stort utrymme i mittenstråket och skapar en balans mellan park och promenadstråk (Umeå kommun 2020c).

Ur ett växtkompositionsperspektiv har man arbetat med årstidsväxlingar för att skapa ett variationsrikt och föränderligt rum som är intressant under hela året, med intensiva färger på perenner både höst och vår (Umeå kommun 2020c). Stor vikt har också lagts vid att tillvarata



Figur 26. Här visas esplanadens kantiga formspråk som ramar in stråkets delar och skapar ett sammanhängande helhetsintryck. Foto: Rådhusplanaden från rådhuset i Umeå av Bernt Nilsen (CC BY-SA 4.0).

de gamla björkalléerna, där vissa härstammar från början av 1900-talet, genom att plantera nya på liknande sätt (Umeå kommun 2020a, 2020c).

TEORETISK REFERENS RAM

I detta avsnitt sammanfattas vad jag tar med mig från kunskapsöversikten, inventeringen, analysen och referensprojektet in i skissprocessen och gestaltungsprogrammet för Österplansområdet. Det utgör sedan den teoretiska referensramen för det fortsatta arbetet. I figur 27 visas en illustration av hur referensramens övergripande delar bryts ned i mer detaljerade aspekter.

FÖRUTSÄTTNINGAR PÅ ÖSTERPLAN

1. Enligt läka stad – analysen och inventeringen bidrar Österplans centrala läge till möjligheten att knyta samman stadens olika sidor och målpunkter. Detta genom ett förenande stadsrum med stråk och noder som sammanlänkar grönstruktur och stadsliv i anknytningar till korsande leder (såsom Linnégatan och Höganäsgatan), siktlinjer och närliggande områden.

2. Analysen av Gehls (2010) trygghet och trivselkvaliteter påvisar att Österplansområdet saknar det grundläggande skyddet mot trafik och klimat för fotgängare, vilket tillsammans med bristen av målpunkter och utrymme för aktiviteter gör området obefolkat. Solinsläppet, bebyggelsestrukturen, allén och de öppna ytor med överblickbarhet bör tas till vara på.

3. Analysen visar också att förbättring av trygghets- och trivselkvaliteterna kan uppnås genom att stärka lockelsen för många att vistas här. Detta genom variation i rumslighet och aktiviteter, ökad vegetation och solskydd, tillgängligt markmaterial och ytor avsedda för enbart fotgängare.

4. Uppsala kommuns (2016) mål är att innerstaden ska utformas för den mänskliga skalan med fokus på fotgängarens upplevelse. Trafik ska gälla på gåendes villkor och för att förbättra rörligheten mellan stadens upplevelsevärden bör stråk mellan dem stärkas och utvecklas (Uppsala kommun 2016). Särskilt

relevanta siråk att utveckla för att skapa mötesplatser och länka stadslivskvaliteter är Vaksalagatan, S:t Olofsgatan och S:t Persgatan (Uppsala kommun 2016).

5. Utifrån Uppsala kommuns sociotopinventering (2013) identifierades ett underskott på grönytor i innerstaden, specifikt parker med gräsytor för olika oprogrammerade aktiviteter samt lekplatser. Österplan märks ut som ett särskilt värdefullt område för utbyggnad och kompensation för dessa parkytor. Blomsterutsmyckning som kopplas starkt till stadens identitet är en till aspekt Uppsala kommun (2013) vill utveckla i innerstaden.

LÄKA STAD

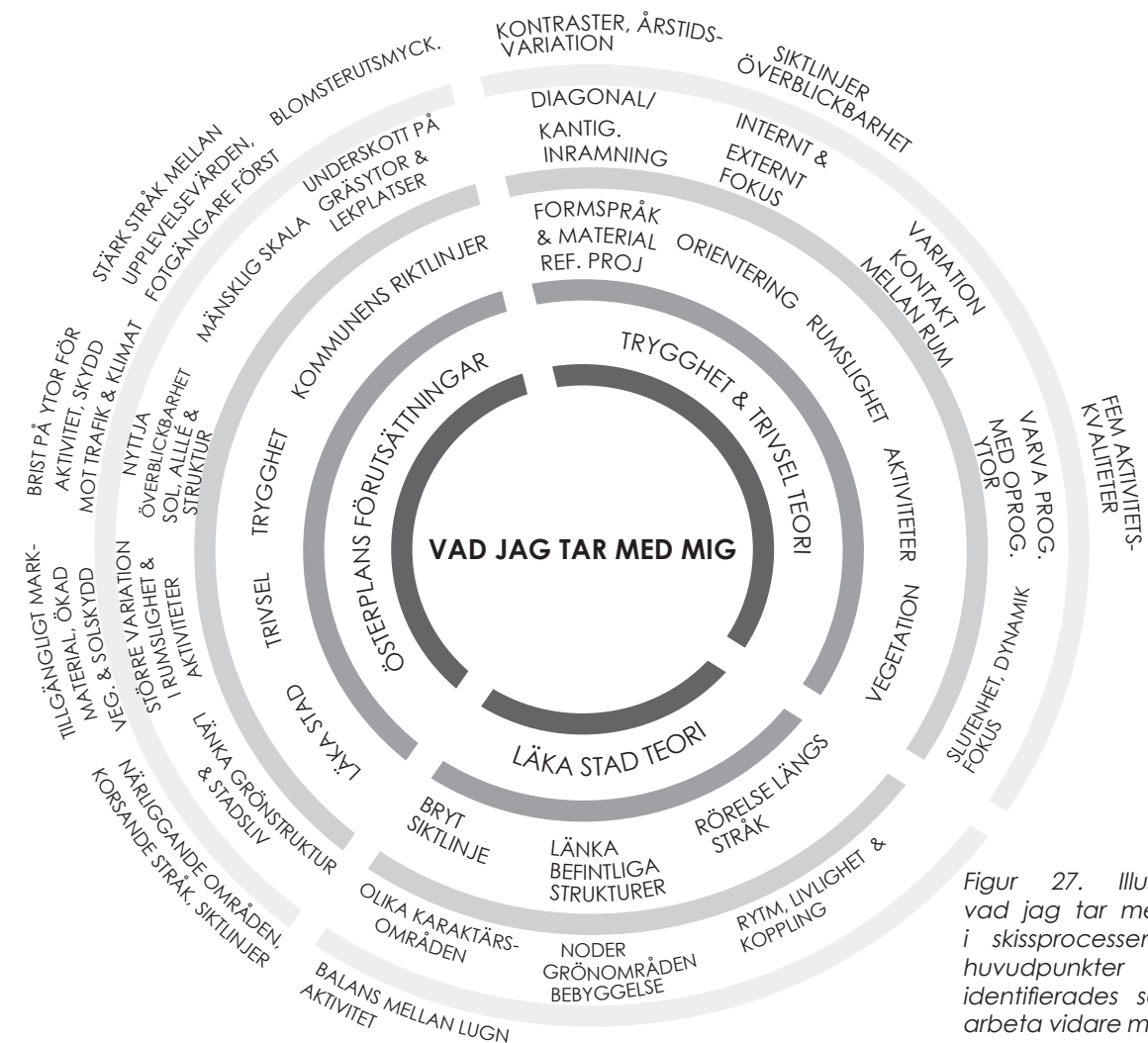
1. För att överbrygga en barriär genom ett läkande stråk är det viktigt att arbeta med rörelse för att stärka den sociala närvaron, då människors rörlighet är avgörande för läkningen (Gehl 2010; Listerborn m.fl. 2014; Whyte 1980). Genom att använda teorier om rörlighet, såsom rytm, livlighet och koppling, kan en gestaltning som agerar läkande tas fram (Listerborn m.fl. 2014). Blanck beskriver hur fotgängarens upplevelse bör prioriteras för att skapa en promenad som uppmanar till uppehåll och tilltalar en bred målgrupp.

2. Likt Blancks beskrivning av planerna för Sundbyberg kan befintlig bebyggelsestruktur och funktioner inkluderas med nya stads- och parkkvaliteter. På så sätt kan ett promenadstråk skapas som anpassas till stadens förutsättningar.

3. Genom att delvis bryta upp det långsträckta stadsrummet kan man skapa orienterbarhet i kortare siktlinjer och olika karaktärområden med olika fokus för balans mellan lugn och aktivitet (Blanck; Sundbybergs stad 2018).

TRYGGHET & TRIVSEL

1. Genom att balansera överblickbarhet med rum som erbjuder genomsiktligt vegetationsskydd med tydliga utblickar kan man skapa en gestaltning som gynnar både den upplevda



Figur 27. Illustrationen sammanfattar vad jag tar med mig från uppsatsen in i skissprocessen och programmet. Tre huvudpunkter med 12 underpunkter identifierades som särskilt värdefulla att arbeta vidare med i gestaltningsprocessen.

trivseln och tryggheten (Huddinge kommun 2011; Robinson 2011). Orienteringen skapas i obehindrade siktlinjer som sammankopplas med externa eller interna upplevelsevärden som förstärks av vegetation (Gehl 2010; Smardon 1988).

2. De fem aktivitetsbeskrivande kvaliteterna, *Det gröna torget*, *Det rymliga*, *Det rofyllda*, *Det festliga* och *Det kulturella*, kan bidra till att skapa ett varierat stråk som lockar flera samhällsgrupper och därigenom en attraktiv och trygg miljö att vistas i. Programmerade ytor bör varvas med oprogrammerade (Statens folkhälsoinstitut 2009).

3. Trygg vegetation ska vara genomsiktlig med en öppen karaktär och balanseras för att bli en tydlig del av gestaltningen (Jansson m.fl. 2013). Växter ska bidra till rumsligheten och orienteringen genom förstärkning av fokuspunkter (Jansson m.fl. 2013). Teorier om centrerat, externt och kantbaserat fokus används för att på olika

sätt bidra till karaktär och igenkänning samt överblickbarhet (Robinson 2011). En balans av slutenhet, dynamik och fokus i växtgestaltningen kan utveckla den rumsliga karaktären (ibid.).

4. Ett diagonalt och kantigt formspråk, som i Rådhusplanaden i Umeå, kan rama in ytor och skapa rumskänsla med små medel utan att störa överblickbarheten och även möjliggöra passage tvärs igenom (Umeå kommun 2020b, 2020c).

Arbeta med kontraster, kalla och varma toner hos olika material för att tydliggöra funktioner.

Utnyttja årstidsvariation i vegetation för att skapa intresse över hela året (Umeå kommun 2020c).

5. Trygg och trivsamt rumslighet skapas av en balans av öppna och slutna rum med god visuell kontakt mellan rummen (Huddinge kommun 2011; Robinson 2011). Variationen av rumsstorlekar kan skapa ett område som både upplevs trivsamt och tryggt (Blanck; Robinson 2011).

PROGRAM

Den teoretiska referensramen användes för uppbyggnad av programmet för gestaltningen. Därför fungerar programmet som en brygga mellan gestaltningen och teorin. Här visas hur programmet relaterar till den teoretiska referensramen. Programmet i sin helhet presenteras i gestaltungsförslaget.

ETT PROGRAM, TVÅ DELAR

Programmet består av två delar, ett läka stad-program och ett program för ökad trygghet och trivsel. De två delarna redogör tillsammans för hur gestaltungsområdet ska utvecklas för att skapa ett stadsläkande promenadstråk som har trygghet och trivsel för fotgängare i fokus. Programpunkterna för trygghet och trivsel utvecklas och delas i förslaget in i principer (baserat på skissprocessen) som klargör punkterna i en fysiskt applicerbar form.

LÄKA STAD - PROGRAMPUNKTER

- RYTM
- KOPPLING
- LIVLIGHET

Temat *rytm* (Listerborn m.fl. 2014) används i syftet att påverka stadsrummets befintliga struktur och karaktär genom att bryta den långa siktlinjen och därigenom möjliggöra en varierad rumslighet och karaktär (Blanck; Sundbybergs stad 2018). Programpunkten ska också bidra till ökad rörlighet mellan östra och västra sidan Österplan, som i förlängningen bidrar till stadsläkning (Gehl 2010; Listerborn m.fl. 2014; Whyte 1980). I figur 28 visas rytmen med vita streckade linjer som bryter stadsrummets långsträckta öppna rumslighet och siktlinje genom att arbeta diagonalt mot rutnätstadens gatustruktur. Genom att bryta upp stadsrummet skapas möjligheter till kortare siktlinjer och ökad orientering (Blanck; Sundbybergs stad 2018).

Programpunkten *Kopplingen* nyttjas för att skapa stadsläkning genom att stärka och länka stråken Vaksalagatan, S:t Olofsgatan och S:t Persgatan

till Österplansområdet (Listerborn m.fl. 2014; Uppsala kommun 2016). Utöver dessa stärks även ett stråk mellan Linnégatan och Höganäsgatan som i läka stad-analysen identifierades som en möjlig koppling mellan noder. Kopplingen ska (likt Blancks resonemang) även utvecklas mellan områdets delsträckor samt till befintliga funktioner i närområdet för att därmed rota gestaltningen i platsens förutsättningar. Figur 28 visar hur kopplingen stärks längs stråken (vita prickar) genom anknytning till trädkonstellationer på östra sidan och annonsering mot Vaksalagatan. Stråken ska också fungera som tråd som syr ihop de olika delområdena.

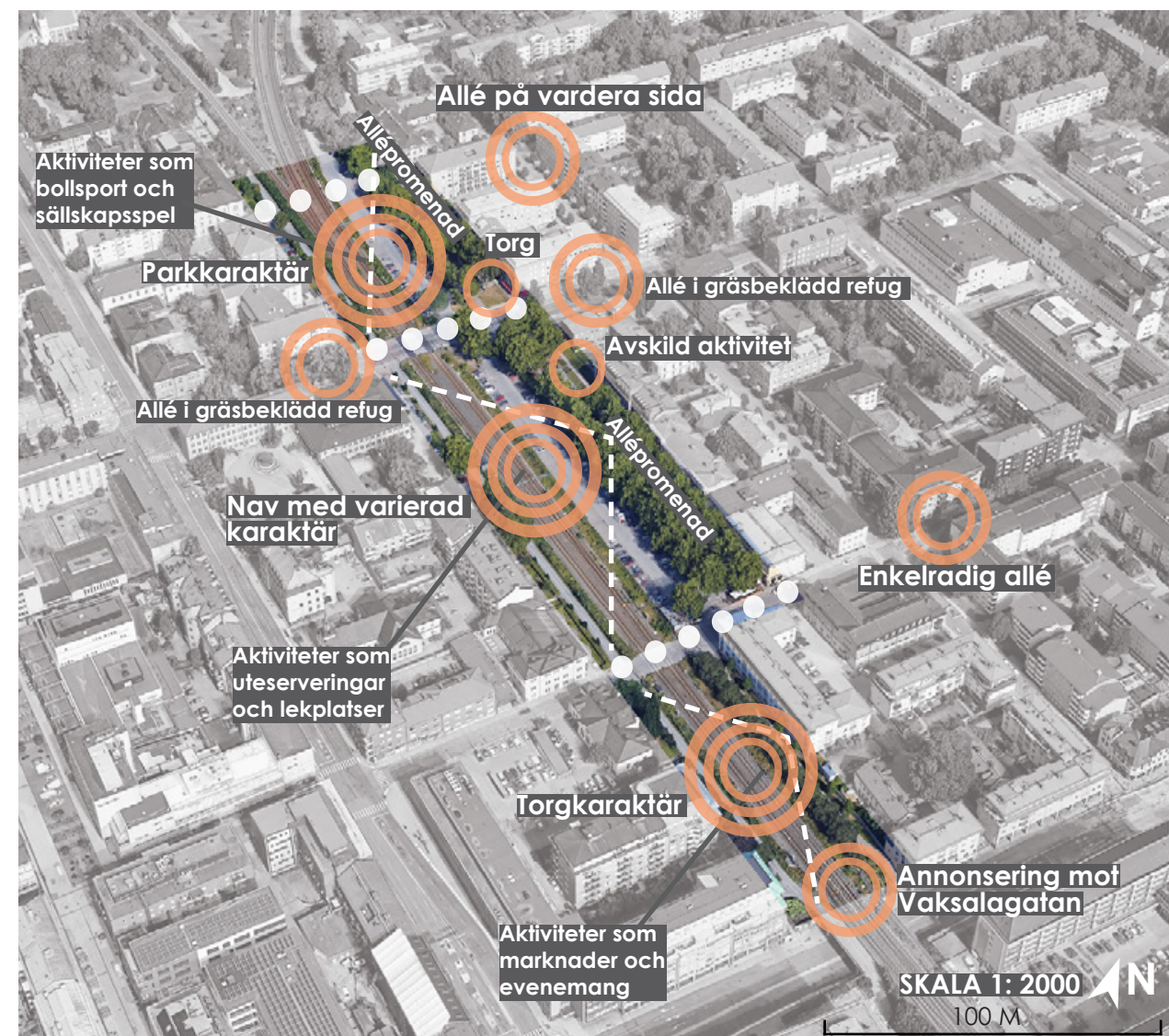
Livligheten (Listerborn m.fl. 2014) appliceras i programmet genom att olika delsträckor ges olika fokus baserat på omkringliggande anslutningar. På så vis stärks länken mellan området och omgivningen och möjligheten att skapa en balans mellan lugn och aktivitet (Blanck; Sundbybergs stad 2018). Baserat på läka stad-analysen identifierades passande karaktärer för de olika delområdena, som illustreras i figur 28.

TRYGGHET & TRIVSEL - PROGRAMPUNKTER

- ORIENTERING
- RUMSLIGHET & FUNKTIONER
- VEGETATION

Teori kring orientering används för att skapa variation (trivsel) men samtidigt överblickbarhet (trygghet). Orientering identifierades som en nyckelaspekt för att skapa en balans mellan god sikt och skydd för att tillfredsställa både tryggheten och trivselen (Huddinge kommun 2011; Robinson 2011). Kortare obehindrade siktlinjer inom området som länkas till olika upplevelsevärden (Gehl 2010) är den huvudsakliga appliceringen av orientering i programmet. Detta för att möjliggöra rumslig indelning utan att inskrymma överblickbarheten.

Varierad rumslighet och rumstorlek används för att skapa en öppenhet och slutenhet med visuell kontakt mellan rum för att utveckla både en trivsam och trygg miljö (Blanck; Huddinge kommun 2011; Robinson 2011). Nya funktioner på området baseras dels på befintliga



Figur 28. Programplanen visar övergripande hur teorin från den teoretiska referensramen anpassas till programmet för Österplan. Vita streck motsvarar rytm och vita prickar koppling. Utmärkningarna av olika befintliga alléer syftar på karaktär som stärks genom koppling. Bakgrundskarta Google Earth, Data SIO, NOAA, U.S. Navy, NGA, GEBCO. Image Landsat / Copernicus. Bearbetad av författaren.

funktioner identifierade i inventeringen men också från Statens folkhälsoinstituts (2009) fem aktivitetsbeskrivande kvaliteter. Detta för att använda teorin i ett platsförankrat sammanhang. Aktiviteter (funktioner) delas in i kategorier efter de fem aktivitetsbeskrivande kvaliteterna och appliceras i varierade konstellationer i stråket som anknyter till omgivningen. Variationen som visas i figur 28 baseras mycket på en blandning av programmerade och oprogrammerade funktioner (Statens folkhälsoinstitut 2009).

Janssons m.fl. (2013) teorier om trygg vegetation som har låg densitet men samtidigt samspelar väl med gestaltningen appliceras för att vidare underbygga balansen mellan upplevelsen av trygghet och trivsel. Olika typer av fokuspunkter tillsammans med balansen mellan slutenhet och dynamik spelar central roll växtgestaltningen för att stödja rumsligheten, funktionerna och orienteringen (Robinson 2011). Den trivsamma befintliga allén som markeras i trygghet och trivsel-analysen används som en ryggrad i gestaltningen på grund av dess rumsbildande funktion samt gröna promenadmöjligheter.

SKISSPROCESS

I detta avsnitt presenteras den kreativa skissprocessen som ledde fram till gestaltningsförslaget. De mest centrala delarna i processen för att ta fram gestaltningsidé illustreras här i bild och text.

GESTALTNING I TVÅ SKALOR

Gestaltningen arbetades fram i två skalor, både i förslaget och skissprocessen. Arbetsmodell i två skalor användes för att på olika sätt förstå området och skissa på olika sammanhang. Modellerna (figur 29 & 30) användes under hela skissprocessen för att testa koncept och lösningar i relation till de fysiska förutsättningarna. I förslaget presenterades gestaltningen i två delar med olika skalor och fokus för att beskriva förslaget ur två perspektiv.

I konceptutvecklingen användes modellerna för att utreda fyra olika koncept i en övergripande skala, 1:500. Idén var att arbeta i en övergripande skala först, för att sedan skissa med mer detaljer i skala 1:300 av sträckan S:t Olofsgatan till S:t Persgatan under skissprocessen. Detta för att först få en bild av området som helhet för att sedan kunna skissa detaljer som fungerar i båda skalorna.

Utformningen i detalj av sträckan S:t Olofsgatan till S:t Persgatan studerades utifrån koncept, stråk, form, dimension och innehåll. Skissarbetet för den sträckan influerade gestaltningen för de andra sträckorna och helheten.

Ett gestaltningsförslag för hela sträckan skissades i skala 1:500. De olika sträckorna fick egna uttryck som tillsammans skapade en sammanhängande enhet.

Efter skissandet i modell justerades gestaltningsförslaget i AutoCAD och SketchUp för att konkretisera dimensionerna och innehållet till exakta mått. Det justerade förslaget presenteras i bilagan.

IDÉGENERERING - KONCEPT

Idégenereringen gav många alternativa idéer på koncept för platsen och dilemmat för gestaltningen. Dilemmat att få ett stadsrum utformat för trafik att agera både stadsläkande och trivsamt samtidigt som det upplevs tryggt var den centrala utgångspunkten för alla beslut i skissprocessen. I idégenereringen styrde dilemmat vilka idéer som potentiellt kunde lösa komplexiteten.

Kantigt möter natur som visas i figur 31 var ett koncept valdes utifrån dilemmat, vilken gav en rytm som bröt stadsrummets struktur och utökade rumsindelningen utan att hindra passage i rummets riktning eller tvärs över. Den kantiga formen med de korsande diagonala stråken var ett formspråk som löste flera problem i dilemmat, såsom rörligheten och bristande rumslig variation.

Andra idéer som förkastades uppfyllde exempelvis inte någon funktion för att lösa dilemmat utan bara agerade spännande formspråk. För att platsanpassa konceptet var det även tidigt viktigt att samspela med den befintliga allén, vilket kantigt möter natur skapar möjligheter för genom de tvärgående stråken som potentiellt kan anslutas till den.



Figur 29. Arbetsmodellen i skala 1: 500 av hela gestaltningsområdet användes i flera steg, dels i början för grova skisser och sedan för att testa del-sträckorna tillsammans.



Figur 30. Arbetsmodellen i skala 1:300 av delsträckan S:t Olofsgatan till S:t Persgatan användes för att skissa på idén från konceptutvecklingen i detalj.



Figur 31. Konceptskiss för Kantigt möter natur. Det kantiga och diagonala formspråket skapar på samma gång uppdelning av rummet och möjlighet för passage.

KONCEPTUTVECKLING

I konceptutvecklingen utreddes olika konceptförslag som tagits fram i idégenereringen och sedan utvecklats i skissarbete på kartunderlag. Fyra olika koncept testades och utreddes i modell skala 1:500 för att testa formspråk, sammanhang och idé i relation till platsens förutsättningar. Dilemmat innebar ett behov av ökad rörlighet över området för stadsläkning samt en nedbrytning av det öppna stadsrummet i mindre och varierade rum för ökad trivsel utan att tappa överblickbarheten (trygghet). Här presenteras en värdering av de olika idéerna och stegen som utvecklade konceptet.

Centralt i konceptutvecklingen låg problemet att skapa en struktur som tillåter variation av rum och ytor utan att tappa den hierarkiska orienterbarheten. Ett allt för dominerande huvudstråk i kombination med en vag rumsstruktur gjorde i konceptet Angöra (se figur 32) att stadsrummets långsträckta form stärktes snarare än bröts upp. Att gå åt motsatt håll och arbeta med en stark rumsindelning ledde i Gradient/solfjäder konceptet (visas i figur 33) till att hierarkin tappades helt och passage försvårades. Att arbeta utan ett dominerande huvudstråk ökade flödet över området och den rumsliga variationen i Social interaktion i figur 34, men då skapades istället en problematik med bristande överblickbarhet.

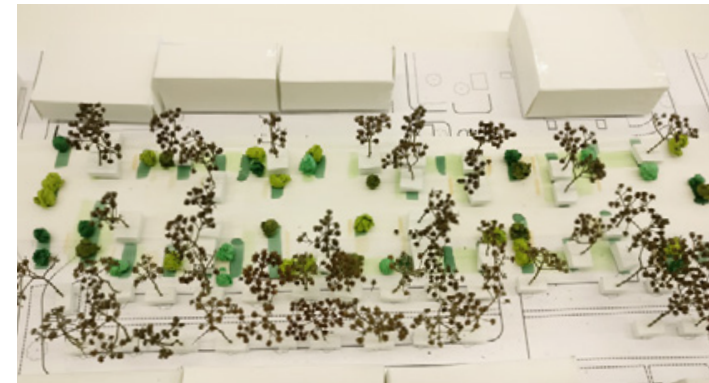
I konceptet Samla, sprida och strosa (se figur 35) kombinerades styrkorna från de olika koncepten, såsom ett mjukt flöde och stark rumsindelning. Därifrån utvecklades olika varianter (se figur 36 & 37) för att bryta siktlinjen genom ett diagonalt formspråk. Det diagonala formspråket tillät flera lösningar som tog hänsyn till överblickbarhet genom kanter som delades av flera rum och ett flöde mellan dem kunde skapas utan att utveckla kantiga boxar. Lösningar med eller utan huvudstråk kunde kombineras inom formspråket.

Samla, sprida och strosa - konceptet valdes sedan för att lösa platsens dilemma. Konceptet blev en vidareutveckling av *Kantigt möter natur* som gick från främst ett formspråk till en idé om olika funktionella ytor som samspekar för att skapa

dynamik i stadsrummet. Konceptskissen i figur 35 visar hur olika koncept-rum tillsammans kan skapa en helhet som både tillåter öppet flöde och varierad rumslighet samt potentiellt skapar utrymmen att mötas. I figur 36 och 37 visas två versioner av konceptet där stadsrummets siktlinje bryts (läka stad), ett ökat flöde skapas inom och genom området (läka stad) samt en rumslighet utvecklas som både är öppen (trygghet) och varierad (trivsel). På grund av konceptets sätt att inkludera olika sätt att skapa sociala möten och överblickbarhet kan vegetation och andra arkitektoniska element på olika sätt stärka dessa och ändå bidra till en varierad helhet. Där ligger konceptets anpassningsbarhet till dilemmat, vilket de andra inte löste på ett lika heltäckande sätt.

KONCEPT

Samla, sprida och strosa skapar olika rum som fyller olika funktioner och krav utifrån programpunkterna och samverkar med dem. De olika rummen varierar över området för att skapa balans mellan lugn och aktivitet samt rumslighet. Samla-rum har en aktivitet/funktion som drar till sig folk och bildar karaktär, igenkänning och trygghet i och med mötesplatsen. Sprida-rum uppfyller flera funktioner inom samma yta och skapar potential för eget initiativ. Sprida-rum har en överblickbar orientering som stärks genom flera spridda fokuspunkter medan samla-rum arbetar med en fokuspunkt och igenkänning. Strosa-rum sammanlänkar de andra två och skapar en tydligt ledande orientering som fokuserar på externa fokuspunkter. Dessa rum skapar även möjlighet att sitta och observera andra samt utrymme för trivsamma promenader.



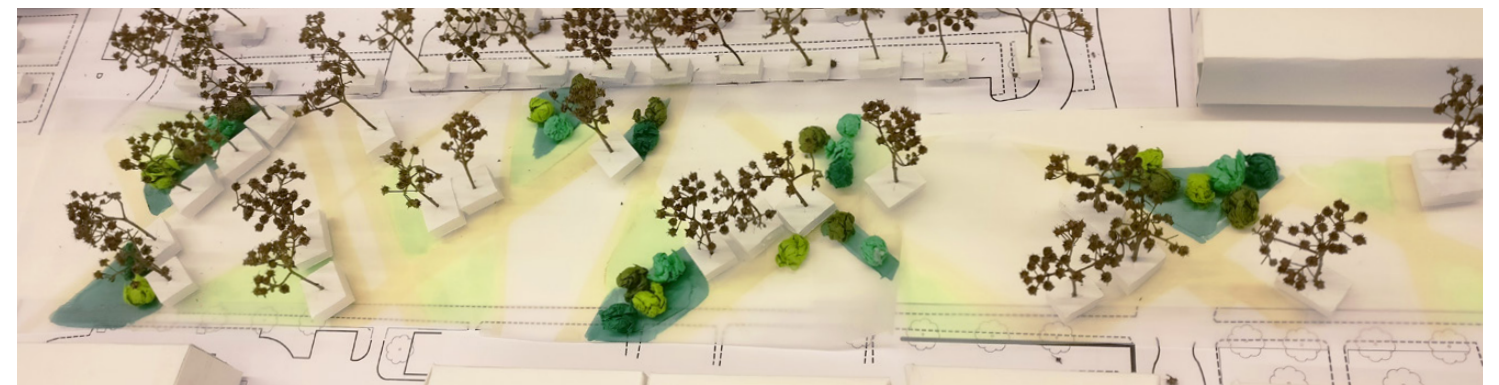
Figur 32. I konceptet Angöra blev huvudstråket blev för dominerade för att skapa variation av rumslighet.



Figur 34. Flödet över området och mellan olika rum var den främsta fördelen med konceptet Social interaktion.



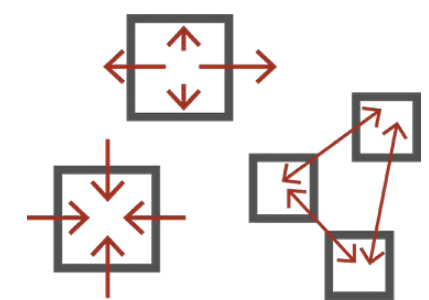
Figur 36. Samla, sprida och strosa med diagonalt formspråk i form av ett huvudstråk som bryter siktlinjen i rummet.



Figur 37. Samla, sprida och strosa med diagonalt formspråk men utan ett huvudstråk. Det diagonala formerna gör att rummen kan dela kanter och gör området öppet men samtidigt uppsprucket i mindre rum.



Figur 33. I konceptet Gradient/solfjäder försvann huvudstråket i den starka rumsindelningen.



Figur 35. Konceptskiss Samla, sprida och strosa. T.v. Samla som lockar många till samma plats. Sprida (övre)och strosa (t.h.) sprider folk inom rummen eller mellan dem.

SKISSANDE I ARBETSMODELL - DETALJSKALA

I skala 1:300 av sträckan S:t Olofsgatan – S:t Persgatan utvecklades konceptet Samla, sprida och strosa. Strosa-stråkens rytm och intervall samt anknytning till omgivningen sågs som essentiell för att skapa en balanserad lösning för stadsrummet. Detta då dessa skapade balansen mellan rörlighet över området och kontakten mellan olika rum (samla och sprida) i promenadstråket. Strosa-stråken skissades fram i 12 olika versioner och därefter valdes tre ut för noggrann studie i modell. I samband med utvecklingen av strosa-stråken utreddes form, dimensioner och innehåll av samla- och sprida rummen för att få en helhet som anpassats efter konceptet och platsförutsättningarna.

STROSA-STRÅK

Diagonala strosa-stråk återkom upprepade gånger i mina skisser, vilka till skillnad från mjuka böljande former gav en känsla av riktning och struktur utan att hindra potentiell rumsbildning. I figur 39 testas de diagonala stråken i olika intervall och lutningar för att studera vilken som gav störst flöde och samtidigt möjlighet för rumsbildning. Jag arbetade med att lägga skisserna på varandra för att skapa skilda resultat. I figur 40 visas en skiss med många strosa-stråk som möts och delas i stadsstråket. Här blir det problem med strosa-stråk som saknar riktning och alltför stor splittring av olika ytor.

Strosa-stråken i figur 38 valdes ut, bearbetades och utvecklades till ett intervall och antal som inkluderade idéer om ett obehindrat flöde mellan områdets olika rum och ytor utan en alltför markant uppdelning av platsen.

FORM, DIMENSIONER & INNEHÅLL

Olika varianter av formspråken från konceptutvecklingen (se figur 36 & 37) kombinerades med strosa-stråken för att skapa en sammanhängande formgivning. Ett kantigt formspråk som ramar in promenadstråkets olika delar kombinerades med oregelbundna geometriska former som öppnade upp rum i det linjära stadsrummet. Resultatet blev ett formspråk som syns i figur 41 vilket gav en balans mellan



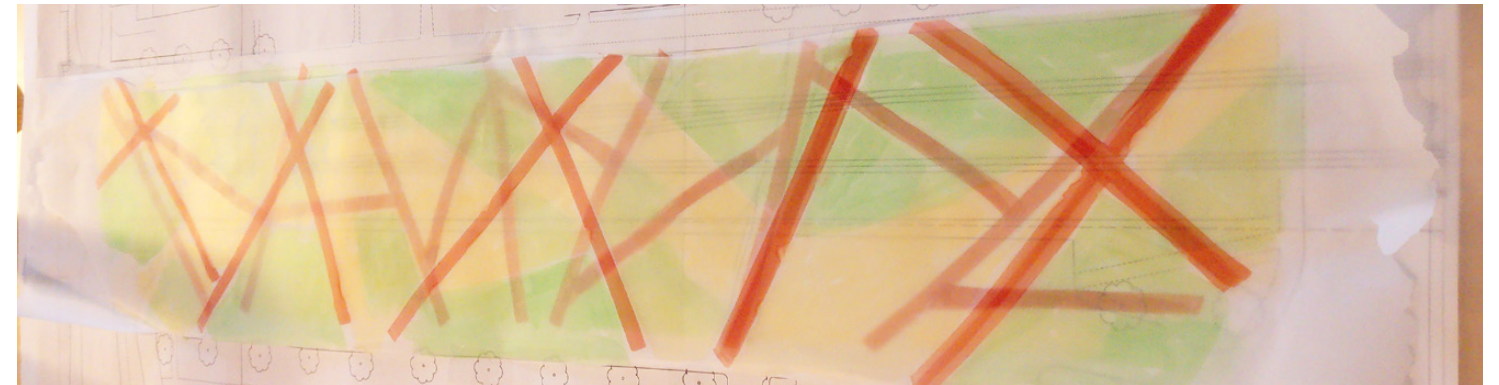
Figur 38. De tvärgående stråken i mitten gav en balanserad rörelse mellan väst och öst utan att hindra rumsbildning.

rumsbildning och passage och därigenom även en spännande dynamik. En variation av större och mindre ytor som länkas samman men ändå upplevs skilda skapades genom de kantiga och oregelbundna formerna.

Rumsstorlekar och aktiviteter bedömdes i samspel med vegetation och byggda element. Vikt lades vid att skapa både avskilda rum (trivsel) för lugn och skydd och samtidigt varva dessa med öppna ytor som ger överblickbarhet (trygghet). Därför finns det både små och stora torg- och grönytor med olika stora samlingsmöjligheter. Den befintliga allén användes som ryggrad för rumsbildningen och nyttjades i fler samla-, sprida- och strosa rum. För att förtydliga karaktärsskillnaden mellan de olika rummen användes olika principer för vegetation (se figur 42). Balansen mellan öppenhet och avskildhet på området åstadkoms genom att träd och buskar ofta delades av flera rum.

Slutskissen i figur 42 arbetar med siktlinjer och integration mellan konceptrummen samt en luftig vegetation (trygghet) för att skapa ett flöde över området. De olika typerna av rum (samla, sprida och strosa) visas i figuren och även samspelet mellan olika rum som delar vegetation. Ett exempel på konceptrummens funktion är samla-rummet i figur 42 som attraherar fotgängare med en aktivitet i form av en centrerad fokuspunkt.

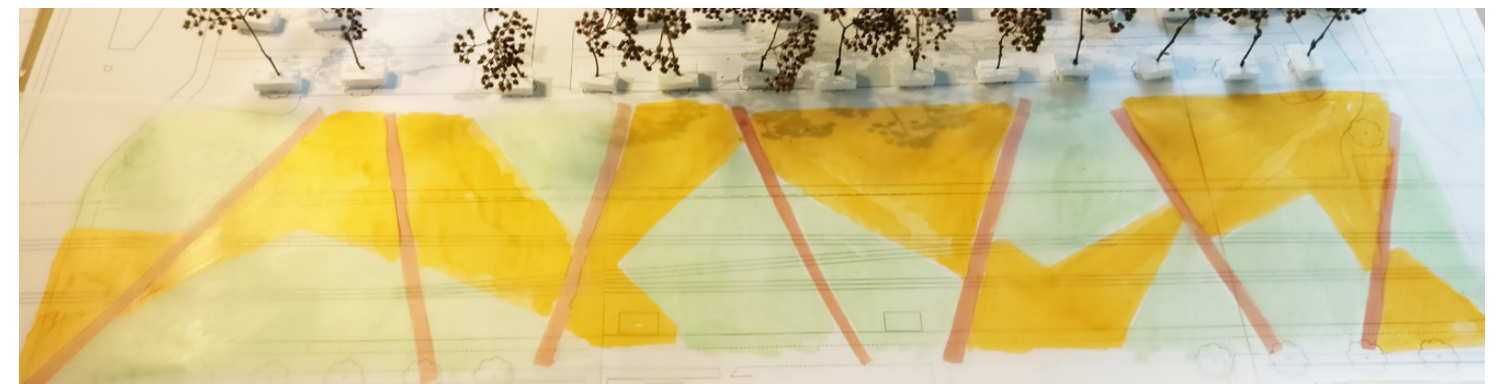
Figur 42. Här visas olika växtkompositioner tillsammans med konceptet och formspråket utgör gestaltningen. Samla = rött, Sprida = svart och Strosa = vitt. Skissen i modellen är ett tidigt stadie av förslaget.



Figur 39. Strosa-stråken testades med olika kombinationer av formspråken från konceptutvecklingen för att se vilka lösningar som fungerade bäst.



Figur 40. I denna version upplevdes strosa-stråken (i brunt) skapa för stor splittring av ytor



Figur 41. Denna lösning skapade istället en god balans mellan strosa-stråken (i brunt) och övriga rum och ytor. Det går enkelt att passera samtidigt som det finns möjlighet för rumsbildning och en spännande dynamik.



SKISSANDE I ARBETSMODELL - ÖVERGRIPANDE SKALA

I denna del bedöms och analyseras olika lösningar för hela gestaltsområdet. Utformningen i detaljskala (1:300) för delsträckan S:t Olofsgatan – S:t Persgatan inspirerade gestaltningen för de andra två delsträckorna i skala 1:500 för att skapa ett sammanhängande helhetsuttryck men ändå en individuellt stadsläkande anpassning.

Figur 43 visar ett förslag för hela gestaltsområdet där de olika delsträckorna länkas samman över trafiklederna genom sammanhängande uttryck men samtidigt med en särskiljande karaktär på varje delsträcka. De olika sträckorna har olika förutsättningar ur ett rumsligt och strukturellt perspektiv. Därför framtogs olika lösningar med karaktärer som även stärker anslutning till korsande stråk och närliggande områden samt ökar livligheten (Listerborn m.fl. 2014).

Figur 44 visar hur promenadstråket Östra promenaden skapar stadsläkning i innerstaden. Bostadsområden på östra sidan överdäckningen ansluts med centrum på västra sidan. Kopplingar (Listerborn m.fl. 2014) mellan målpunkterna stärks genom att de korsande stråken utvecklas eller sammanförs och därmed ökar mobiliteten mellan öst och väst.

Sträckan S:t Olofsgatan till Linnégatan (se figur 43) utformades med smalare torgytor och större fokus på grönytor eftersom denna del på så vis kan fungera som en grönskande länk mellan Höganäsparken och Linnéträdgården (visas i figur 44). För att skapa parkkaraktär centrerades grönyterna som därigenom dominerar sikten i och genom området.

Sträckan S:t Persgatan – Vaksalagatan i figur 43 har en större betoning av torg för att anknyta till Vaksalatorg och Stora torget som länkas genom Vaksalagatan (markeras i figur 44). Här nyttjades öppningar mellan husen för bredare grönytor för att på så sätt få rummet att upplevas rymligare. Tätheten mellan strosa-stråken utvecklades här för att förenkla passagen över området och möjliggöra liten rumsindelning utan att hindra



Figur 43. Skissen visar ett övergripande förslag på hela gestaltsområdet i ett tidigt stadie. Varje delområde (T.v. Vaksalagatan-S:t Persgatan, mitten S:t Persgatan-S:t Olofsgatan, t.h. S:t Olofsgatan-Linnégatan) har ett eget uttryck som samtidigt skapar en sammanhängande karaktär.

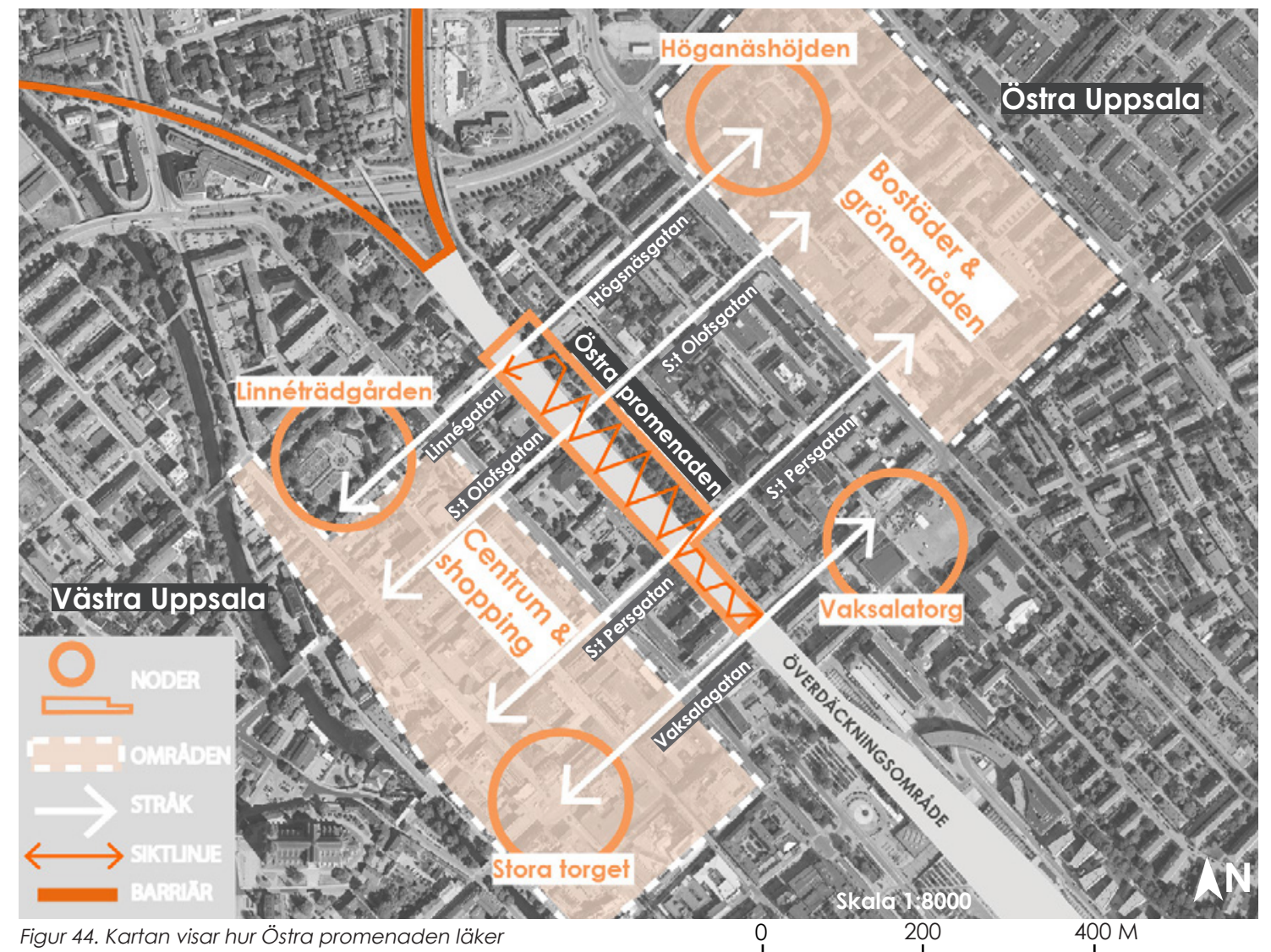
rörligheten och överblickbarheten. Torgytorna placerades längs med promenadens östra sida för att bättre nyttja förmiddagssolen.

Mittensträckan S:t Persgatan- S:t Olofsgatan i figur 43 fick en förhållandevis jämn blandning av både hårdgjorda- och vegetationsytor och kan ses som navet i promenadstråket vilket för samman staden (torg) och parken. S:t Olofsgatan och S:t Persgatan utvecklar flödet mellan öst och väst i och med utveckling av stråkens karaktär och funktion.

I promenaden sammankopplas delsträckorna över de korsande stråken (trafiklederna) genom att torg och grönytor på stråkens ena sida fortsätter på andra sidan. Liknande markmaterial och vegetation samt siktlinjer tvärs över stråken ska få dem att upplevas mindre markanta.

De korsande lederna S:t Persgatan, S:t Olofsgatan och Linnégatan blir en förlängning av promenadstråket då tanken är att bygga vidare på vegetationsstruktur i närområdet över dessa, såsom mittenrefug med vegetation och alléer.

Befintliga närliggande målpunkter som inkluderades genom Strosa-stråk (visas i figur 43) var exempelvis högstadieskolan och öppningar i den befintliga allén som nyttjats till torg eller grönytor med olika funktioner. I figur 44 illustreras hur strosa-stråken bryter och ändrar stadsrummets siktlinje med en rytm (Listerborn m.fl. 2014) som förenar sidorna.



Figur 44. Kartan visar hur Östra promenaden läker innerstadens delar. Bakgrundskarta Google Earth, bearbetad av författaren.

DISKUSSION

Syftet med arbetet var tredelat. Dels att genom utforskning av de rumsliga och sociala potentialerna ge fördjupad insikt i möjligheterna med ett urbant samspel där trygghet och trivsel prioriteras. Även att utmana normer kring prioriteringar i Uppsalas stadsrum och därmed inspirera till nytänkande kring hållbarhet i stadsutveckling. Samt att påvisa hur gestaltning som prioriterar trygghet & trivsel för fotgängare också kan agera stadsläkande. Avsnittet kommer utveckla hur arbetet svarade på frågorna och i förlängningen uppfyllde syftet. En värdering görs sedan av tillvägagångssätt och valda metoder i relation till resultatet. Sist beskrivs slutsats och vidare vad resultatet bidrog med samt nya frågeställningar som tillkom under processen.

LÄKS STADEN SAMMAN GENOM GESTALTNINGEN?

Läka stad har i projektet baserats på den problematiska intressekonflikt som många svenska städer står inför när järnvägstrafiken ska utvecklas och breddas. För att skapa hållbara städer behövs både infrastruktur och socialt funktionella miljöer, vilket i det här arbetet löstes genom att överdäcka järnvägen genom Uppsala. I och med att barriären togs bort öppnades möjligheter för att sammanföra en delad stad. Överdäckningen i sig innebär att det blir kortare sträckor att förflytta sig i staden och gör att man slipper ta långa omvägar. De minskade sträckorna sparar både tid, resurser och energi. Men för att läka en stad så räcker det inte bara med att ta bort en barriär, möjligheten till mobiliteten gör inte i sig att staden automatiskt läks. I projektet var i stället premissen att det är människor som läker städer och därför ansågs den sociala närvaron vara nödvändig för att läka såret efter järnvägen.

För att utöka den sociala närvaron studerades behov utmärkta av Uppsala kommun (2013; 2016) i innerstaden samt teori kopplat till stadsläkning såsom rytm, koppling och livlighet i relation till ökad mobilitet (Listerborn m.fl. 2014). Kortare sträckor mellan målpunkter i staden genom förstärkning av stråk var ett av innerstadens behov (Uppsala kommun 2013; 2016). Genom att förslaget kopplade olika stadskvaliteter i staden med stråk som förenar dem i en gemensam nod kunde rörelse samt vistelse uppmanas. På så vis kunde Listerborns m.fl (2014) principer göra att den förenande noden upplevs minska avstånden mellan upplevelser på östra och västra sidan. Därigenom läks också stadsdelarna som i förlängningen leder till ökad social närvaron.

Att arbeta med variation i utbud av aktiviteter som skapar livlighet var också centralt i projektet tillsammans med rytm som utvecklade dynamik och karaktär (Listerborn m.fl 2014). De varierade aktiviteterna utformade ett promenadstråk med stor attraktionskraft då de tilltalade en bred målgrupp. Aktiviteterna anknöts också till befintlig verksamhet i närområdet för att utöka närvaron lokalt och under dygnet. Därigenom utvecklades stadsläkningen på nära håll.

Rytmen i strosa-stråken utvecklade och utökade möjligheterna till rörelse diagonalt inom området och i förlängningen mellan stadens delar. Rytmen varierades beroende på stadsrummets struktur och närliggande noder. Exempelvis bredare och öppnare rytm i parkområdet vid Linnégatan och tätare vid torgkaraktären vid Vaksalagatan. Genom detta skapades en dynamik och variation i promenadstråken som kan locka gående till rörelse i såväl nord-sydlig riktning som öst-västlig.

De korsande stråken förenade noder och områden på olika sidor av överdäckningsområdet. Dels genom att sammanföra olika gatustrukturer, och dels genom att föreslå gator med uppdelning av trafikslag med stark prioritering av fotgängare. Vegetation utvecklades längs stråken för att stärka banden mellan öst och väst samt anknytningen till promenaden, och på så vis förstärka den förenande noden.

I ett bredare perspektiv kan det ifrågasättas huruvida insatserna med Listerborns m.fl. (2014) teorier skapar social stadsläkning. Är det tillräckligt att enbart ändra den rumsliga strukturen (rytm, koppling) och dess innehåll (livlighet) för att öka den sociala närvaron? Sociala strukturer och beteenden är komplexa frågor som konstant skapar splittring och debatt. Det kan därför ses som utmanande att förutspå utfallet av stadsutveckling som ämnar förbättra sociala situationer. I ett lokalt perspektiv kan osämja mellan grannar räcka för att sprida en obekväm atmosfär på ett område. I ett stadsdelsperspektiv kan det handla om upplevd otrygghet, till exempel hos unga tjejer (Region Uppsala 2017). Otryggheten kan utvecklas till fördomar kopplat till stadsdelar som därmed blir svåra att socialt ändra. I fallet med Österplan kan den befintliga bebyggelsen med entréer vända från promenaden tillsammans med gamla baksida-karaktären göra att insatserna inte anses tillräckliga. Stråken mellan noderna i staden skulle behöva utvecklas längre än det som föreslås i gestaltningen för att få effekt på det avståndet. Detta för att exempelvis överbrygga Kungsgatan, ytterligare en dominerande trafikled att korsa mellan öst och väst. För att ytterligare stärka den sociala närvaron kan även verksamheter och privata fastigheter behöva utvecklas för att fylla stadens behov.

UTFORMAS PROMENADEN FÖR TRYGGHET & TRIVSEL?

Gehls perspektiv på trygghet och trivsel har dominerat utformningen och metodiken i uppsatsen. Med hjälp av en analys baserat på hans 12 kvalitetskriterier (Gehl 2010) värderades området och bidrog till specifika åtgärder i gestaltningen. Gehls tankar om en stad i mänsklig skala (2010) och annat teoretiskt underlag om trygghet och trivsel samt skissande kopplat till platsen bildade grunden till konceptet och programmet. Programmet var starkt styrande i framtagandet av förslaget, vilket bitvis upplevdes hämmande. Komplexiteten i att formge många aspekter gjorde att delar av gestaltningen

inte nådde sin fulla potential. En avskalning av program och koncept hade möjligen drivit utformningen till en mer sammansvetsad helhet.

Gestaltningens styrka utifrån ett trygghets- och trivselperspektiv är den rörelse som uppnås genom torgytor och strosa-stråken som ansluts till båda sidor av området. Promenaden uppfyller därigenom sitt krav på lättsam rörelse mellan öst och väst samt möjligheter att sitta och vila. På så vis uppfylls både trygghets- och trivselbehov. Trygghet genom ytor särskilt för gående och trivsel genom promenader som kan tas i samband med sittplats. Formspråket var en annan aspekt som lyckades utifrån förutsättningen att skapa ett stråk där olika ytor och rum hängde samman i en helhet. Den diagonala strukturen sammanförde utformningen i en struktur som varken hämmade rörelse eller snabb passage. Detta genom att bryta siktlinjen och orientera strukturen efter orienterande målpunkter.

Den rumsliga variationen blev dock inte så stor som programmet strävade efter. Många av ytorna är relativt jämnstora och vegetationen kan anses för glest placerad för att strukturera rummen tydligt. Fler byggda element såsom sittmurar eller ökad mängd vegetation hade kunnat förstärka känslan av skydd i ryggen och tydligare rumslighet. En reflektion av gestaltningen är om tryggheten skapades på bekostnad av trivseln. Målet att behålla den öppna överblickbarheten kan i efterhand ses som ett hinder för en utveckling av tydligare rumslighet. I en vidareutveckling av förslaget hade den specifika balansen kunnat stärka både trivseln och tryggheten.

Aktiviteterna på området har en balanserad blandning som attraherar en bred målgrupp då fysiskt utövande klättring och utegym samsas med lekplatser och blomsterskådnad. Därigenom kan både tryggheten genom ökad närvaro (Gehl 2010; Whyte 1980) och trivseln genom varierat utbud (Statens folkhälsoinstitut 2009) nås. Dock så är programmerade aktiviteter för ökad närvaro kvällstid en brist i förslaget och borde utvecklas för att skapa trygghet även då.

STADSLÄKNING MOT TRYGGHET & TRIVSEL?

I gestaltningen realiseras trygghet och trivselaspekterna på en delsträcka. Ett annat tillvägagångssätt hade varit att enbart fokusera på dessa aspekter över hela sträckan och frångå stadsläkning. Det hade troligtvis resulterat i en mer genomarbetad gestaltning som skalade ned trygghet och trivsel till sin kärna. Däremot hade man då kunnat ifrågasätta överdäckningens relevans i sammanhanget. Att göra ett sådant stort ingrepp i staden kräver inte bara ekonomiska resurser utan också en planering att bygga delar av staden från grunden på nytt. Ett projekt med enbart fokus på trygghet och trivsel hade i så fall fått ett bättre utfall på annan plats än vid järnvägsområde. Läka stad gynnades dock av samarbetet med trygghets- och trivselaspekterna. Detta kan ses genom att promenaden skapar rörelse både inom området och mellan stadens delar. Denna ökade rörelse drevs av tryggheten och trivselns behov att locka människor till både obehindrad passage och vistelse. Genom trygghets- och trivselaspekterna utvecklades promenaden till en tydlig nod i både detaljerad och övergripande skala. Detta hade inte varit framträdande med enbart teorier om stadsläkning på storskalig nivå, då de inte nödvändigtvis tar upplevelsen ur ett fotgängarperspektiv i åtanke.

MÖJLIGHETERNA MED DET URBANA SAMSPELET?

En alternativ fråga är huruvida ett långsträckt promenadstråk med stark parkkaraktär är det optimala sättet att skapa trygghet och trivsel i Uppsala. Möjligheterna som följer med en överdäckning skulle istället kunnat utformas till en blandad och tät kvartersstad med fokus på bostäder. Ett sådant tillvägagångssätt skulle inte bara stärka den sociala närvaron utan även skapa en stadsläkning baserad på bebyggelse som anknyter till den befintliga rutnätsstaden. Fördelarna med att nyttja just Österplan till ett grönt promenadstråk ligger särskilt i de befintliga förutsättningarna (Uppsala kommun 2013). På resten av överdäckningssträckan är det brist på öppna stadsrum med gröna kvaliteter som Österplansallén eller karaktärsstark låg bebyggelse som möjliggör stort ljusinsläpp. Dessutom finns det ett stort behov av gröna

stadsrum i staden, enligt Uppsala kommun (2016), som tar särskild hänsyn till trygghets- och trivselaspekter. Detta kan vidare motivera att delar av överdäckningen arbetar med just de frågorna. I ett tätt kvarterslandskap finns det istället stor risk att enbart boende kan njuta av gröna småskaliga bostadsgårdar och de allmänna ytorna blir nedprioriterade.

UTMANAS NORMER KRING PRIORITERINGAR?

I projektets kärna hägrar ett ifrågasättande om för vem staden utformas. Särskilt i förhållande till trafik och transport finns det skäl att diskutera hållbarhet ur flera perspektiv. Utrymmet som trafiken tar i våra städer och tillgängligheten med biltrafik bör ställas i relation till kostnader i hälsa och livskvalitet för invånarna och gående. Sociala kvaliteter är som bekant komplexa att identifiera och kvantifiera (Listerborn m.fl. 2014) till skillnad från ekonomiska vinster med infrastrukturen. Vilket kan ses som en av anledningarna till dess låga status i utvecklingssammanhang (Listerborn m.fl. 2014). Samtidigt är sociala aspekter som trygghet och trivsel grundläggande för att skapa städer utformade för människor, och vem är stadsmiljön till för om inte för oss?

Projektet ifrågasätter genom överdäckningen och gestaltningen av ett promenadstråk med fokus på fotgängare vem som ska prioriteras i Uppsalas stadsmiljö. Genom att radikalt ändra stadslandskapet aspirerar förslaget att fundamentalt radera gamla strukturer för att utveckla en stad med ny karaktär, i mänsklig skala. Konsekvenserna blir lika dramatiska som ingreppet i sig, och har därför också möjlighet att realisera en annan vision för vad innerstaden kan vara. Mindre ekonomiskt kostsamma lösningar där utrymmet för gående och sociala kvaliteter i staden anpassas till infrastrukturen snarare än tvärt om är också tänkbara tillvägagångssätt. Men med sådana åtgärder kan man fråga om en grundläggande förändring av staden kan åstadkommas i socialt avseende, med tanke på trafikens centrala roll i stadslandskapet.

Genom överdäckning och stadsläkning förändras också stadsbilden, vilket i förlängningen kan leda till att invånarna inte känner igen sig i sin egen stad. Stadsbilden av Uppsala kan ses som starkt knuten till stadens identitet, särskilt järnvägstrafiken som delvis definierar staden (Uppsala kommun 2016; Uppsala Nya Tidning 2018). Samtidigt kan man hävda att det finns en annan sida av stadsbilden, nämligen det sociala klimatet. Särskilt hos unga kvinnor ökar otryggheten i centrala Uppsala (Region Uppsala 2017) vilket kan påverka stadsbilden av Uppsala som en trygg plats för alla. Är det de fysiska eller sociala strukturerna som utgör stadsbilden och vilket värderas högst ur hållbarhetssynpunkt? Behöver stadsbilden bevaras eller finns det ett värde i att tänka nytt kring befintliga strukturer och normer?

På grund av projektets prioritering av gående baserat på stadsrum i mänsklig skala utmanar uppsatsen normer om vilka utrymmen som kan förena människor. Den före detta barriären fungerar istället som en nod i staden med utformning som gynnar gående och vistelse i parkmiljö framför trafik. Däremot diskuterar inte gestaltningen i detalj vilka som borde inkluderas i den här prioriteringen av gående. Gestaltningen utgår ifrån en bred målgrupp med fokus på kvinnor och unga vuxna. Fokuset på kvinnor och unga illustrerades särskilt genom de trygghetsskapande aspekterna i gestaltningen, vilket svarar på den upplevda otryggheten i centrala Uppsala (Region Uppsala 2017). Detta syns också genom att området har mer aktiviteter som uppmanar till att sitta och umgås samt promenera än idrottsbetonade ytor (Statens folkhälsoinstitut 2009). Detta är dock en generaliserad bild av kvinnors önskemål och om gestaltningen i verkligheten gynnar dem är svårt att säga. För att ta prioriteringen av gående till en mer heltäckande nivå borde även barnens perspektiv och skala inkluderas. Barnperspektivet kan ses som nyckeln till att skapa hållbara och attraktiva täta städer där alla vill vistas.

ÖVERDÄCKNING & HÅLLBARHET

Överdäckning kan ses som en kontroversiell åtgärd i ett stadsutvecklingssammanhang (Länsstyrelsen i Stockholms län 2012; Trafikverket 2017). Det kan bidra med stora möjligheter att exploatera och förtäta staden vilket ger potential för stadsutveckling med fokus på upplevelsen för gående framför trafik. För boende och besökande kan det även innebära minskade bullernivåer och färre visuellt dominerande strukturer som sänker trivselkvaliteten på miljön. Däremot kan upplevelsen för resande ändras dramatiskt och rimligtvis försämrats, särskilt med en överdäckning som i Uppsala. Rutnätsstrukturen på gatunätet är en annan faktor som kan ändras i och med en överdäckning. I förlängningen kan det riskera att störa orienterbarheten och omforma bilden av Uppsala som stad.

Det är också rimligt att ifrågasätta kostnaden av en sådan insats i relation till hur resurserna annars skulle kunna nyttjas. Att istället för överdäckning utveckla vardera sida (öst och väst) av järnvägen med de behov som saknas och göra dem mer likvärdiga, kan också vara ett relevant sätt att nyttja resurserna. Parkområden skulle kunna prioriteras över infrastrukturutvecklingen i övriga staden och implementeras i både stor och liten skala. När staden expanderar kan istället för järnvägsområdet åkermark och skogsmark exploateras med bostäder för att undvika förtätning av innerstaden. Det kan dock ur ett annat perspektiv på hållbarhet och resurser (matförsörjning och förstörelse av odlingsbar mark) ses som negativt och kostsamt. I ett sådant resursutnyttjande kan det också vara mer komplicerat att skapa motsvarande sociala vinster i stor skala, jämfört med en koncentrerad helhetsåtgärd som överdäckning. Därför behöver det i ett utvecklingssammanhang sammanställas analyser över kostnader som väger olika intressen. Oavsett lösning så behöver Uppsala, såsom många andra städer, ta ställning till hur staden ska utvecklas och vad eller vem som ska prioriteras i den.

METODDISKUSSION

Gestaltningen förhöll sig till teorimaterialet utifrån den adaptiva modellen (Jansson, Vicenzotti & Diedrich 2019), med syftet att skapa en stark länk mellan vetenskapliga studier och utformningen. Detta för att skapa en gestaltning som tog hänsyn till aspekter kopplade till ämnena läka stad, trygghet och trivsel ur både ett skapande- och vetenskapligt perspektiv. Programmet användes som en brygga mellan dessa delar och konkretiserade aspekter från både skissprocessen och den teoretiska referensramen. Däremot komprimerade vissa programpunkter och principer lite för mycket information och gjorde därför programmet komplext. Vid en vidareutveckling av arbetet hade avskalning av principerna eller uppdelning i fler hjälpt att konkretisera programmet ytterligare.

Övergången mellan kunskapsöversikten till den teoretiska referensramen skedde genom urval i flera steg. Processen innefattade att tidigt avgränsa litteraturunderlaget till en rimlig ambitionsnivå ur ett gestaltungs-perspektiv. Därför sammanställdes ett fåtal aspekter kopplat till trygghet, trivsel och läka stad samman från de allmänt breda ämnena. Fokuset låg på att identifiera teori som kunde översättas i utformning, såsom rumsliga och fysiska aspekter. Tolkning av exempelvis Gehls (2010), Listerborns m.fl. (2014) och Robinsons (2011) litteratur gjordes för att konkretisera teorin till en applicerbar nivå. Exempelvis användes teman från Listerborn m.fl. (2014) om stadsläkande stråk som programpunkter för arbetet med stadsläkning, för att påvisa läkningen i fysiska strukturer. I tolkningen utfördes delvis anpassningar till projektets förutsättningar. Den teoretiska referensramen överfördes sedan i programmet. Därför kan det hävdas att projektet nyttjade litteraturunderlaget i förhållande till platsens förutsättningar. Därigenom överfördes teorin in i gestaltningen enligt den adaptiva modellen (Jansson, Vicenzotti & Diedrich 2019).

Referensprojekten från Sundbyberg och Umeå bidrog båda med betydande information som inspirerade utformningen av promenadstråket. I båda fallen finns det däremot utrymme för utveckling.

Sundbyberg bidrog med teori till både överdäckningen och utformningen av stråket. Med tanke på att projektet inte är genomfört utan i ett utredande stadie kan referensen ses med viss skepsis. En eller flera kompletterande exempel på byggda överdäckningsprojekt samt utformningsaspekter från dessa hade vidare stärkt relevansen av källan. Att dessutom utvidga underlaget med fler intervjuer angående Sundbybergsprojektet, till exempel med trafikverket, kunde ha breddat perspektivet i referensprojektet.

Umeås Rådhusplanaden influerade på ett framträdande sätt fysiska aspekter av gestaltningen, såsom formspråk och materialval. Valet av denna referens baserades på att det var ett promenadstråk i en svensk medelstor stad med ungefär lika lång sträcka som Österplansområdet. Gestaltningen inkluderade även tankar om trygghet, vilket gjorde den särskilt relevant. Att besöka platsen för att studera rumsliga dimensioner hade sannolikt bidragit med insikter kring skala och storlek som förankrat gestaltningen i mer realistiska förutsättningar.

För att ta reda på behovet i centrala Uppsala användes underlag med sociotopkartor från kommunen (Uppsala kommun 2013). Dessa gav en övergripande och generell bild av innerstadens underskott kopplat till grönstruktur. Ett sätt att vidare utveckla behovet ur ett socialt perspektiv hade varit att göra enkätundersökningar i närområdet för att se på direkta önskemål hos boende. En sådan metod hade ytterligare stärkt relevansen hos aktiviteterna samt stadsläkningen ur social synpunkt. Även en rörelsestudie i form av strukturerad observation hade kunnat utveckla argumenten kring järnvägsbarriärens effekt.

Litteraturunderlagets uppgift i uppsatsen var att utveckla kopplingen mellan teori och gestaltning. Styrkan i det litterära materialet var dess ursprung i ledande teoretikers arbeten inom respektive ämnen. Däremot skulle fler och mer nyanserade källor exempelvis kring läka stad vidare fördjupa teorin i arbetet och grunda argumenten i diskussion snarare än specifika åsikter.

Läka stad-analysen influerad av Lynch stadselement (Stahlschmidt m.fl. 2017) förtydligade identifieringen av stadens delar och stöttade såväl teoriarbetet som gestaltningen. Att också basera denna analys på mer objektivt underlag där folk som använder platsen intervjuas, skulle utveckla trovärdigheten i arbetet. Dessutom kunde fler källor som utrett teori i samband med gestaltning gett värdefull vägledning i utformningen.

SLUTSATS

Sammanfattningsvis har gestaltningen visat hur ett överdäckt stadsrum kan nyttjas för att minska fragmentering och öka vistelsemöjligheterna för fotgängare på området. Genom ökad närvaro ämnade arbetet inte bara läka stadens delar utan även stärka trivsel och i förlängningen tryggheten. Resultatet visade på en lösning med en balans av öppenhet, aktiviteter och avskildhet. Lösningen består av en kompromiss mellan trygghet och trivselaspekter som samtidigt stöds av principer i övergripande skala för stadsläkning. Gestaltningen framtogs med starka kopplingar till platsens förutsättningar för att grunda lösningen i den rumsliga och sociala potentialen. På så vis skapades ett stadsläkande promenadstråk med trivsel och trygghet i fokus. Huruvida detta är en optimal lösning som skapar trygghet och trivsel samt stadsläkning kan resultatet dock inte påvisa. Men förslaget utmanar däremot tidigare normer i Uppsalas stadsrum vad gäller prioriteringar genom att sätta fotgängares trygghet och trivsel först i ett storskaligt stadsutvecklings-sammanhang. Förslaget utmanar även konventionellt tänkande kring stadsbilden av Uppsala och utvecklingen av staden ur ett socialt hållbarhetsperspektiv.

VAD BIDRAR RESULTATET MED OCH VIDARE FORSKNING?

Projektet kan bidra med insikt om potentialen och möjliga konsekvenser som en överdäckning och stadsläkning kan få på det sociala klimatet i Uppsala samt stadsbilden. Arbetet kan också vidga diskussionen om Uppsalas framtida stadskaraktär, både i stor och liten skala. Dessutom kan förslaget utmana starka normer om Uppsala stads innehåll och prioriteringar, vilket kan starta en diskussion om vem staden är till för.

Fortsatt forskning inom området skulle kunna röra konsekvenserna av överdäckning av Österplan på regionalnivå. Vilka fördelar och nackdelar kan utvecklas för Uppsala i stort med denna prioritering av fotgängare? På vilket sätt påverkas stadsbilden och är en förändring av den eftersträvaransvärt? Kan ett trygghetsbyggande arbete få följeffekt även utanför stadskärnan?

REFERENSER

SKRIFTLIGA KÄLLOR

Boverket (2010). *Plats för trygghet: Inspiration för stadsutveckling*, s. 12. Karlskrona: Boverket. ISBN 978-91-86559-50-2. Tillgänglig: <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2010/plats-for-trygghet/> [2020-04-08]

Bryman, A. (2002). *Samhällsvetenskapliga metoder*, 1 uppl., ss. 300-301, 310. Malmö: Liber ekonomi. ISBN 9147064021

Dubberly, H. (2005) *How do you design?: A Compendium of Models*, ss. 25, 30. San Fransisco: Dubberly Design Office. Tillgänglig: http://www.dubberly.com/wp-content/uploads/2008/06/ddo_designprocess.pdf [2020-04-20]

Ekholm, T. (2011). *Nu invigs Uppsala resecentrum*. <https://www.jarnvagsnyheter.se/20190804/281/nu-invigs-uppsala-resecentrum#:~:text=Uppsala%20resecentrum%20%C3%A4r%20ett%20av,resecentrum%20invigs%2012%20december%202011> [2020-06-25]

Forsell, R., Listerborn, C. & Andersson, M. (2010). *Trygghet som en jämställdhetsfråga: Utvärdering av Boverkets regeringsuppdrag: Att stärka tryggheten i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv*, s. 28. Malmö: Malmö Högskola. (Malmö högskolas utvärderingsrapporter, 2010:5). ISBN 978-91-7104-360-3 Tillgänglig: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1420373/FULLTEXT01.pdf> [2020-03-16]

Gehl, J. (2010). *Cities for People*, ss. 140-141, 236, 238-239. Washington, DC: Island Press. ISBN 978-1-59726-573-7

Huddinge kommun (2011). *Handbok för tryggare stadsmiljöer*, ss. 13-14. Stockholm: Huddinge kommun. Tillgänglig: https://www.huddinge.se/globalassets/huddinge.se/_gemensamma/styrdokument-overgripande/anvisningar-och-instruktioner/trygghetshandbok-stadsmiljoer.pdf [2020-02-06]

Jansson, M., Fors, H., Lindgren, T. & Wiström, B. (2013). Perceived personal safety in relation to urban woodland vegetation: A review. *Urban Forestry & Urban Greening*, 12(2), ss. 127-133. <https://doi.org/10.1016/j.ufug.2013.01.005>

Jansson, M., Vicenzotti, V. & Diedrich, L. (2019). *Landscape design based on research*, ss. 23-24. Alnarp: Sveriges lantbruksuniversitet. (Landskapsarkitektur, trädgårdsodling, växtodling, forskning, Rapportserie 2019:10). ISBN 978-91-576-8969-6. Tillgänglig: <https://pub.epsilon.slu.se/16389/1/LTV-rapport%202019-10.pdf> [2020-01-15]

Listerborn, C., Grundström, K., Claesson, R., Delshammar, T., Johansson, M. & Parker, P. (2014). *Strategier för att hela en delad stad: Samordnad stadsutveckling i Malmö*, ss. 7-9, 17-18, 22-24, 99. Malmö: Malmö högskola, Institutionen för urbana studier. (MAPIUS; 16). ISBN 978-91-981058-6-5. <http://hdl.handle.net/2043/17223>

Länsstyrelsen i Stockholms län (2012). *Överdäckningar: en kunskapsöversikt*, s. 10. Stockholm: Länsstyrelsen. (Rapport 2012:22). ISBN: 978-91-7281-508-7. Tillgänglig: <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.76f16c3d1665e-ba4c3e6492/1539767953829/Rapport%202012-22%20%C3%96verd%C3%A4ckningar%20%E2%80%93%20en%20%C3%B6versikt.pdf> [2020-03-02]

Region Uppsala (2017). *Trygghet hos unga i Uppsala län*. Tillgänglig: <https://www.regionuppsala.se/Global/Regional%20utveckling/Folkh%C3%A4lsa/Liv%20och%20h%C3%A4lsa%20ung/Trygghet%20LHU%20180411.docx%20worddok.pdf> [2020-02-11]

Robinson, N. (2011). *The planting design handbook*, 2. uppl., ss. 43-55, 58-61, 63. Farnham: Ashgate Publishing Limited. ISBN 9780754677161

SCB (2017). *Trygghetsundersökning 2017 - Österplan*. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/organisation-och-styrning/publikationer/trygghetsundersokning-2017/> [2020-02-13]

Smardon, R. (1988). Perception and aesthetics of the urban environment: Review of the role of vegetation. *Landscape and Urban planning*, 15(1-2), ss. 85-106. [https://doi.org/10.1016/0169-2046\(88\)90018-7](https://doi.org/10.1016/0169-2046(88)90018-7)

Sorte, G. (2005). *Parken för Homo Urbanis – stadsmänniskan*. I Johansson, M. & Küller, M. (red.) Svensk miljöpsykologi. Lund: Studentlitteratur, ss. 227-240. ISBN 9789144034249

Stadsbyggnadskontoret (2013). *Den gröna promenadstaden*, s. 6. Stockholm. (Diarienummer 2010-05924-31) Tillgänglig: <https://docplayer.se/49185-Den-grona-promenadstaden.html> [2020-02-12]

Stahlschmidt, P., Swaffield, S., Primdahl, J. & Nellesmann, V. (2017). *Landscape analysis: investigating the potentials of space and place*, ss. 81-83. London: Routledge. ISBN 1138927155

Statens Folkhälsoinstitut (2009). *Grönområden för fler: en vägledning för bedömning av närhet och attraktivitet för bättre hälsa*, ss. 10, 13, 19-21. Solna: Statens Folkhälsoinstitut. ISBN 978-91-7257-604-9. Tillgänglig: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/publicerat-material/publikationsarkiv/g/gronomraden-for-fler/> [2020-03-30]

Sundbybergs stad (2018). *Planprogram för Sundbybergs nya stadskärna*, ss. 5, 14-15, 24, 27, 92). Tillgänglig: https://www.sundbyberg.se/download/18.4a8887e81621e-a5901e4748e/1521552310379/PlanprogramSundbybergsNyaStadsk%C3%A4rna_180320.pdf [2020-03-23]

Sundbybergs stad (2019). *Detaljplan för Sundbybergs nya stadskärna - Järnväg, promenad och stadsbebyggelse inom fastigheterna Sundbyberg 2:11, 2:78, Godset 4, Kiosken 1, Lönner 13, del av Lönner 7 och 12, del av Kilen 2, del av Ekdungen 1, del av Kabeln 6, del av Sundbyberg 2:4, 2:9 och 2:17*. Stadsledningskontoret, Samrådshandling. Tillgänglig: <https://www.sundbyberg.se/bygga-bo-miljo/stadsplanering-byggprojekt/detaljplaner/pagaende-planarbete/nya-stadskarnan-jarnvag-promenad-stadsbebyggelse.html> [2020-04-08]

Trafikverket (2015). *Landskap i samhällsplaneringen*. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Miljo-halsa-och-landskap/Landskap/> [2020-02-28]

Trafikverket (2017). *Överdäckning*. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/samhallsplanering/Sakerhet-och-konflikter/Risker-och-riskanalys/Overdackning/> [2020-02-28]

Trafikverket (2020). *Fyra spår Uppsala*. Tillgänglig: <https://www.trafikverket.se/nara-dig/Uppsala/vi-bygger-och-forbattrar/fyra-spar-uppsala/> [2020-02-28]

Trafikverket (TDOK 2014.0075). *Banöverbyggnad - Spårgeometri Krav på spårets geometri vid nybyggnad, reinvestering/upprustning, underhåll och drift*. Tillgänglig: <https://docplayer.se/33838422-Krav-1-31-dokumenttitel-banoverbyggnad-spargeometri-krav-pa-sporets-geometri-vid-nybyggnad-reinvestering-upprustning-underhall-och-drift.html> [2020-03-15]

Umeå kommun (2020a). *Historisk beskrivning*. Tillgänglig: <https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/naturvardparker/parkeroch-gronomraden/radhusesplanaden/historiskbeskrivning.4.7b303695160514fa411728e.html> [2020-05-27]

Umeå kommun (2020b). *Rådhusplanaden*. Tillgänglig: <https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/naturvardparker/parkeroch-gronomraden/radhusesplanaden.4.63fc4d3e13e555aa526ed83.html> [2020-02-24]

Umeå kommun (2020c). *Rådhusplanaden, Kungsgatan-Skolgatan*. Tillgänglig: <https://www.umea.se/umeakommun/byggaboochmiljo/naturvardparker/parkerochgronomraden/radhusesplanaden/radhusesplanadenkungsgatanskolgatan.4.30ef415915f7bdea1ee2574e.html> [2020-02-24]

REFERENSER

Uppsala kommun (2013). *Parkplan för Uppsala stad*, ss. 5, 7, 10. Gatu- och samhällsmiljönämnden. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/contentassets/90c7a95169c148beb968ff453852f59d/parkplan-bakgrund-tillgangsanalys-plan-parkutveckling.pdf> [2020-03-19]

Uppsala kommun (2016). Uppsalas Innerstadsstrategi: Stadsliv i mänsklig skala, ss. 16-17, 22-23, 34, 54, 72, 80-81. Stadsbyggnadsförvaltningen. Tillgänglig: <https://www.uppsala.se/contentassets/389166b720314347aabf052b8c37066a/uppsalas-innerstadsstrategi.pdf> [2020-04-01]

Uppsala Nya Tidning (2018). *Nya planen: Bygg ovanför spåren vid resecentrum*. <https://www.unt.se/nyheter/uppsala/nya-planen-bygg-ovanfor-sparen-vid-resecentrum-4993012.aspx> [2020-02-28]

Whyte, W. (1980). *Social Life of Small Urban Spaces*, s. 19. New York: Project for public spaces. ISBN 9780970632418

Åbo Underrättelser (2019). *Trivsel ger trygghet i stadsmiljöer, medan skärpt övervakning kan ge motsatt effekt*. Tillgänglig: <https://news.abounderrattelser.fi/trivsel-ger-trygghet-i-stadsmiljoer-medan-skarpt-overvakning-kan-ge-motsatt-effekt/> [2020-04-18]

BILDKÄLLOR

Alla bilder på A1-planscher och i skissprocessen är antingen författarens egna eller publiceras med tillstånd av upphovspersonen i enlighet med gällande Creative Commons-licenser.

Alla skalfigurer som kan ses i sektioner och perspektiv på A1-planscher i förslaget är hämtade från <http://skalgubbar.se/>. Upphovsperson är Teodor Javanaud Emdén och bilderna används under Creative Commons-licens.

Bakgrundskartor för Illustrationsplanerna på sida 3 & 4 i förslaget, Uppsala kommuns Öppna data, baskarta. Tillgänglig: <https://uppsalakommun.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=276180675b9a41ef80a7f21ad72ad911> [2020-03-12]



Piqs.de (u.å.). *free concrete pavement texture, seamless*. <https://piqs.de/fotos/144445.html> (CC BY 2.0 DE)

Alla övriga illustrationer och bilder i förslaget används med Creative Commons Zero (CC0) -licensen. Detta inkluderar alla trädillustrationer, figurer/ikoner, material och växtbilder.

GRÖNT PROMENADSTRÅK I HJÄRTAT AV UPPSALA

I centrala Uppsala har ett pulserande stadsliv blomstrat upp ovanpå det gamla järnvägsområdet. Hit kommer invånare och besökare från hela Uppsala för att ta del av det rika utbudet av aktiviteter, parkmiljön och serviceverksamheter. I och med ett omfattande överdäckningsprojekt har stadens före detta baksida vaknat till liv och utvecklats till ett promenadstråk där rekreation samsas med kulturliv och uteserveringar.



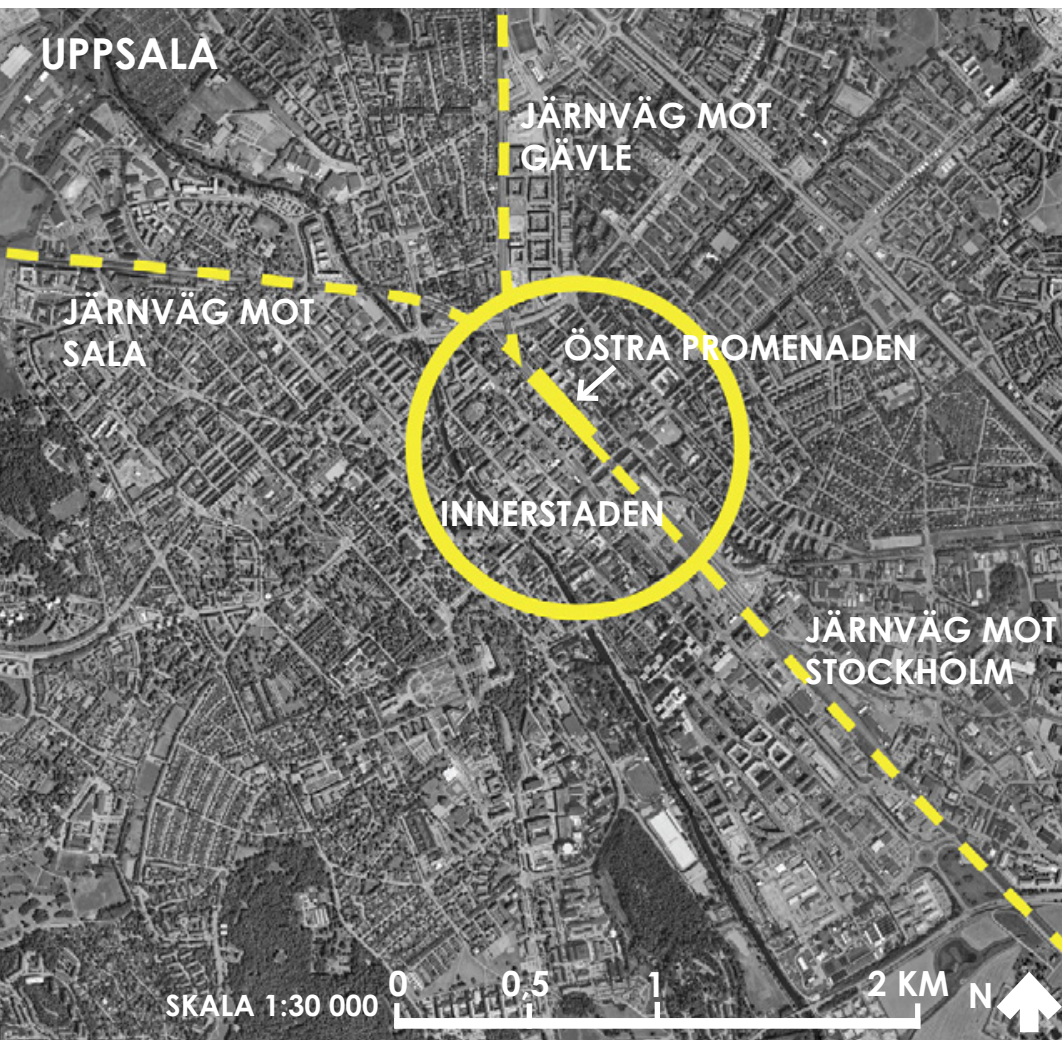
Här visas en vy mot S:t Persgatan från den mittersta delsträckan av promenadstråket. Ett rikt flöde av gående lockas av den öppna karaktären på vegetation och överlappande varierande målpunkter som väcker intresse på håll och nära inpå.

ÖSTRA PROMENADEN

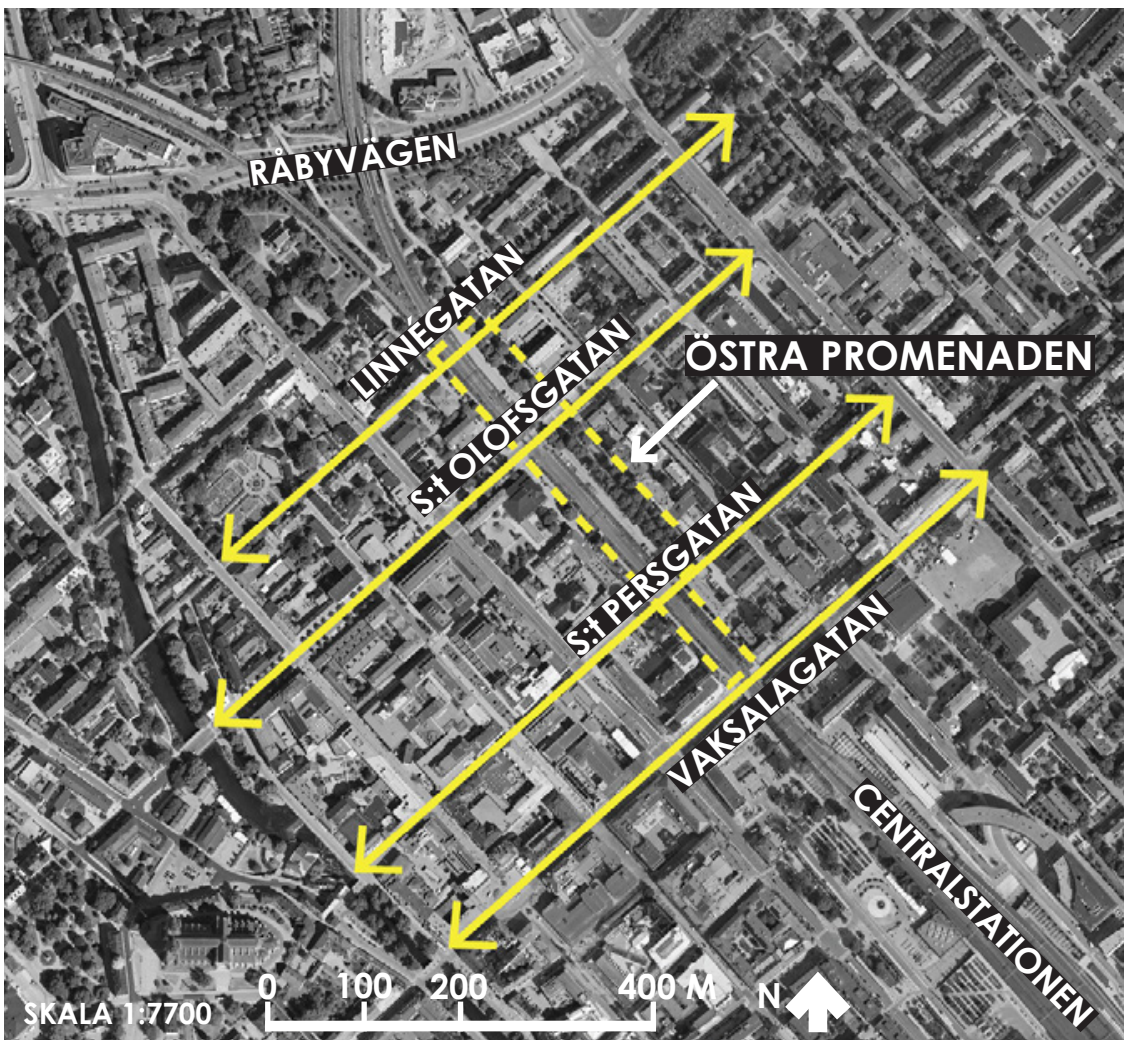
Promenadstråket Östra Promenaden sammanför östra och västra Uppsala genom stärkta kopplingar mellan närliggande noder och genom att erbjuda ett brett utbud av mötesplatser. De stärkta kopplingarna skapas genom påbyggnad av stråk mellan närliggande attraktiva park- och torgområden samt införandet av den nya noden mellan dessa, promenadstråket med varierade aktiviteter. Genom att utveckla sambandet mellan noderna och öka attraktionsvärdet på promenaden lockas gående från olika delar av innerstaden hit.

Centralt i förslaget återfinns trygghet och trivsel för fotgängare längs promenaden som skapas i det ökade flödet och närvaron av människor. Trygghets- och trivselaspekter återfinns även i alla delar av gestaltningen, från val av vegetation och markmaterial till siktlinjer och anknäpning till noder.

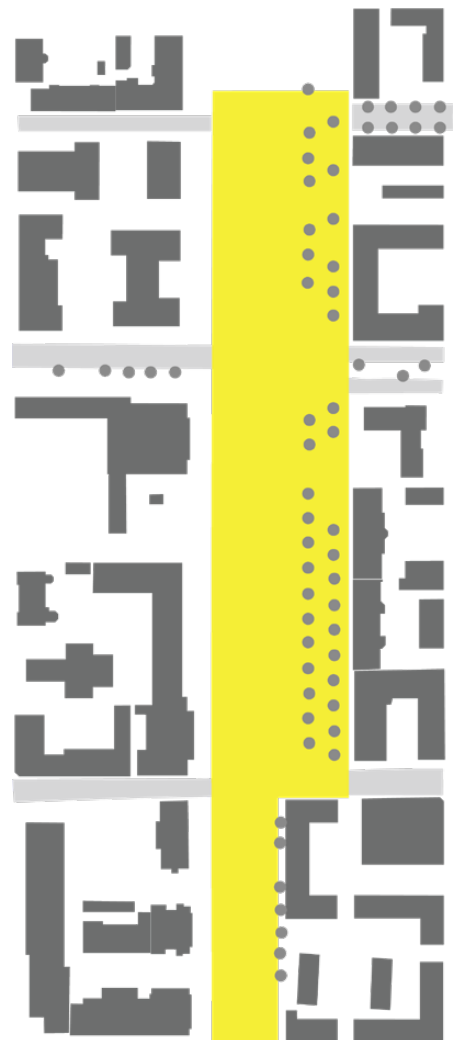
Aktiviteterna på området är till viss del förbestämda men det finns även utrymme för spontana initiativ. Uteserveringar och scenrum överlappas med öppna grönytor och prunkande planteringar. Promenad kan tas över hela området med stråk som riktas mot målpunkter och förgyller strosandet med vyer eller aktiviteter. Här finns plats för både rofyllda stunder vid perennplanteringarna och fysiskt utövande såsom utegym och lektytor.



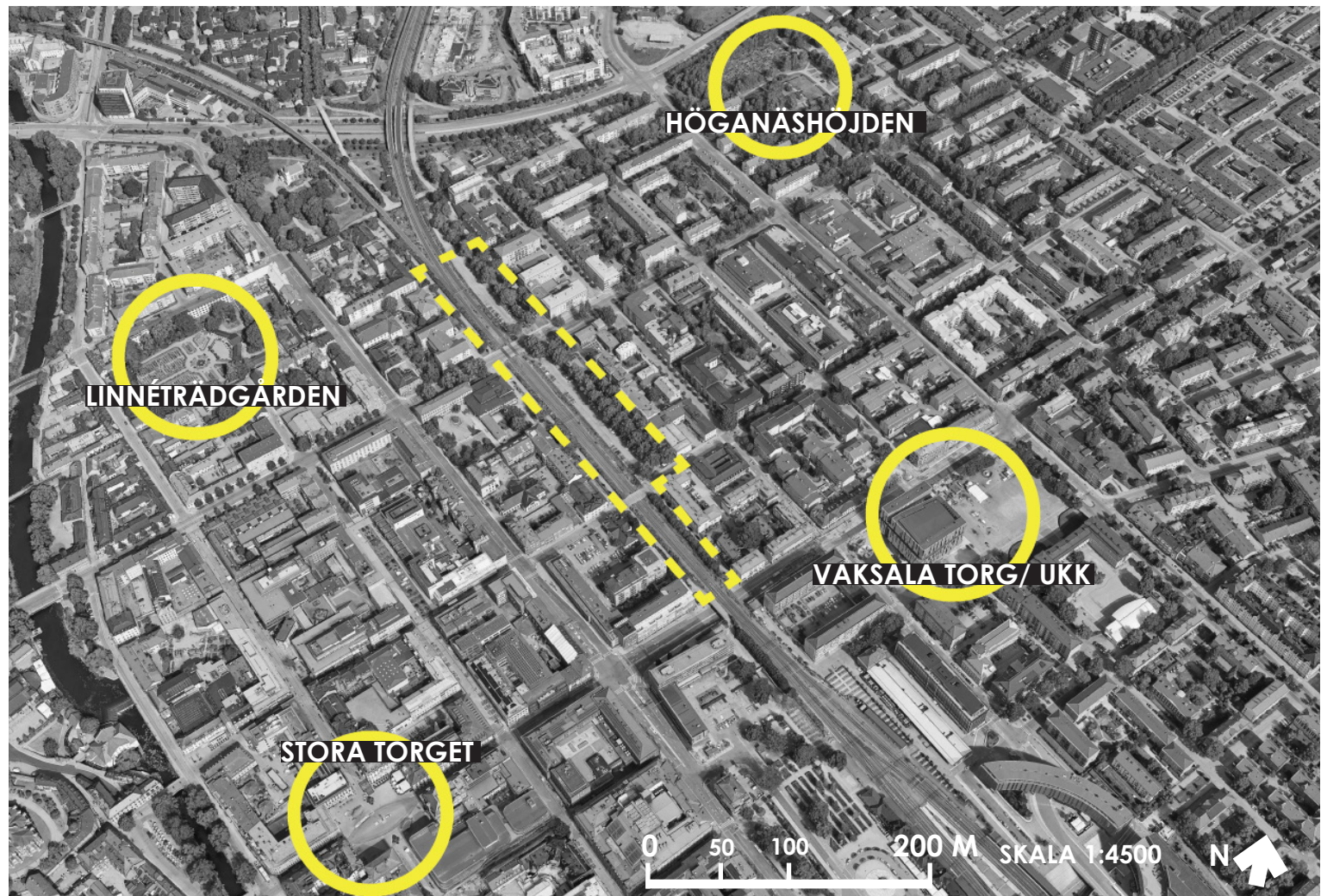
Kartan visar Östra promenaden i förhållande till övriga delar av centrala Uppsala samt järnvägen. (Bakgrundskartan Google Earth.)



Kartan visar Östra promenaden i förhållande till anslutande (gula pilar) och närliggande trafikleder som bygger vidare på promenadstråket och stärker stadsstrukturen. (Bakgrundskartan Google Earth.)



Illustrationen visar gestaltningsområdet (gult) med omgivning. Österplans befintliga allé behålls och inkluderas i gestaltningen.



Här visas gestaltningsområdet i förhållande till målpunkter och grönområden vars kopplingar stärks genom förslaget. (Bakgrundskartan Google Earth.)

GESTALTNINGSOMRÅDET

Gestaltningssområdet ligger mitt i centrala Uppsala på östra sidan Fyrisån och har tidigare varit en stark delande barriär mellan östra och västra innerstaden. Överdäckningen av järnvägen sträcker sig 3 km och är längre än gestaltningssområdet. Resterande delar kan potentiellt sammanlänkas med det gröna promenadstråket och skapa en grön kil tvärs igenom Uppsala. Dragningen av överdäckningen visas principiellt vid illustrationsplanernas kanter.



Österplansallén är ett befintligt arkitektoniskt element som vävts in i gestaltningen. Foto av författaren.

Gestaltningsskalan illustreras i två skalor för att visa hur förslaget både sammanför Uppsala genom stadsplanering som länkar omkringliggande målpunkter, och hur trygghet och trivsel skapas i promenadstråket i detaljutformning. De två skalorna presenteras med olika namn, Läka stad och Trygghet och trivsel men baseras på samma gestaltning och samspel med varandra.

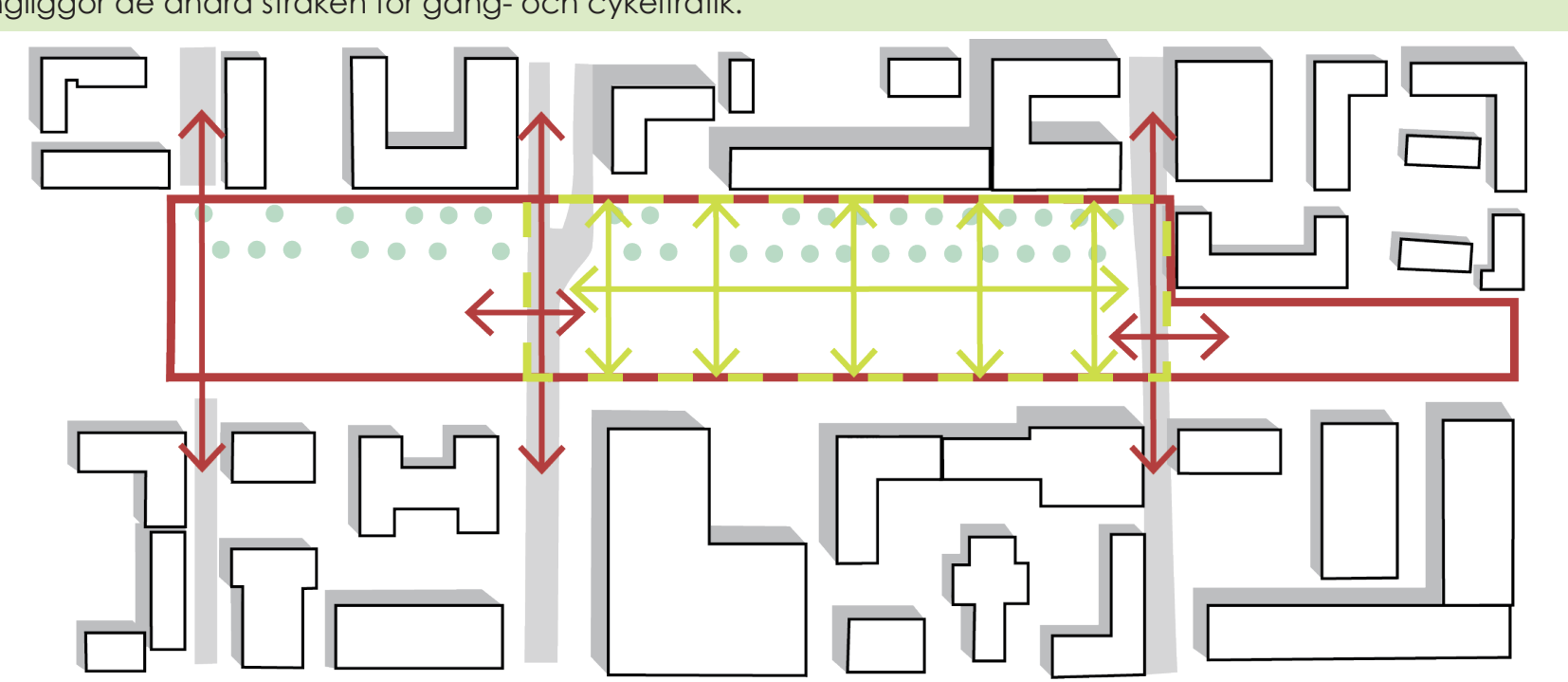
Läka stad visar hela gestaltningsområdet utifrån en stadsplaneringsskala. Tre programpunkter illustrerar hur gestaltningen sammanför östra och västra sidan järnvägen:

- Strukturbrytande rytm
- Sammankopplande utformning
- Variationsrikt livligt innehåll

Delsträckan S:t Persgatan - S:t Olofsgatan detaljutformas för att visa hur gestaltningen skapar trygghet och trivsel i den mindre skalan. Konceptet grundas i en vision om att skapa varierade rumskaraktärer i promenadstråket för att möjliggöra en både tillåtande och betryggande gestaltning. Konceptet konkretiseras i gestaltningsprinciperna, vilka förtydligar rumskaraktärernas delar och funktion kopplat till trygghets- och trivselaspekter. Gestaltningsprinciperna sammanfattas i tre programpunkter om trygghet och trivsel, baserat på teori från uppsatsen. Programpunkterna visar hur teorin hänger ihop med gestaltningen.

Programpunkten orientering strukturerar gestaltningen och skapar siktlinjer som möjliggör spännande utforskning. Varierade aktiviteter uppfyller olika behov och lockar många gående till ett samspel mellan öppna och avskilda rum. Vegetationen stöttar orientering och aktiviteter och bidrar med karaktärsstärkande och intresseväckande grönska.

Programplanen visar hur de två delarna av gestaltningen bidrar till en stadslikande helhet i två skalor. Stadsplaneringen inom området sker genom att de tre delarna överbrygger de korsande stråken med vegetation längs dem och likartade ytor (park eller torg) som möts mot trafiklederna. Östra och västra sidan sammanförs också genom vegetation som bygger vidare på de korsande stråkens struktur samt att trafiken koncentreras till S:t Olofsgatan och tillgängliggör de andra stråken för gång- och cykeltrafik.

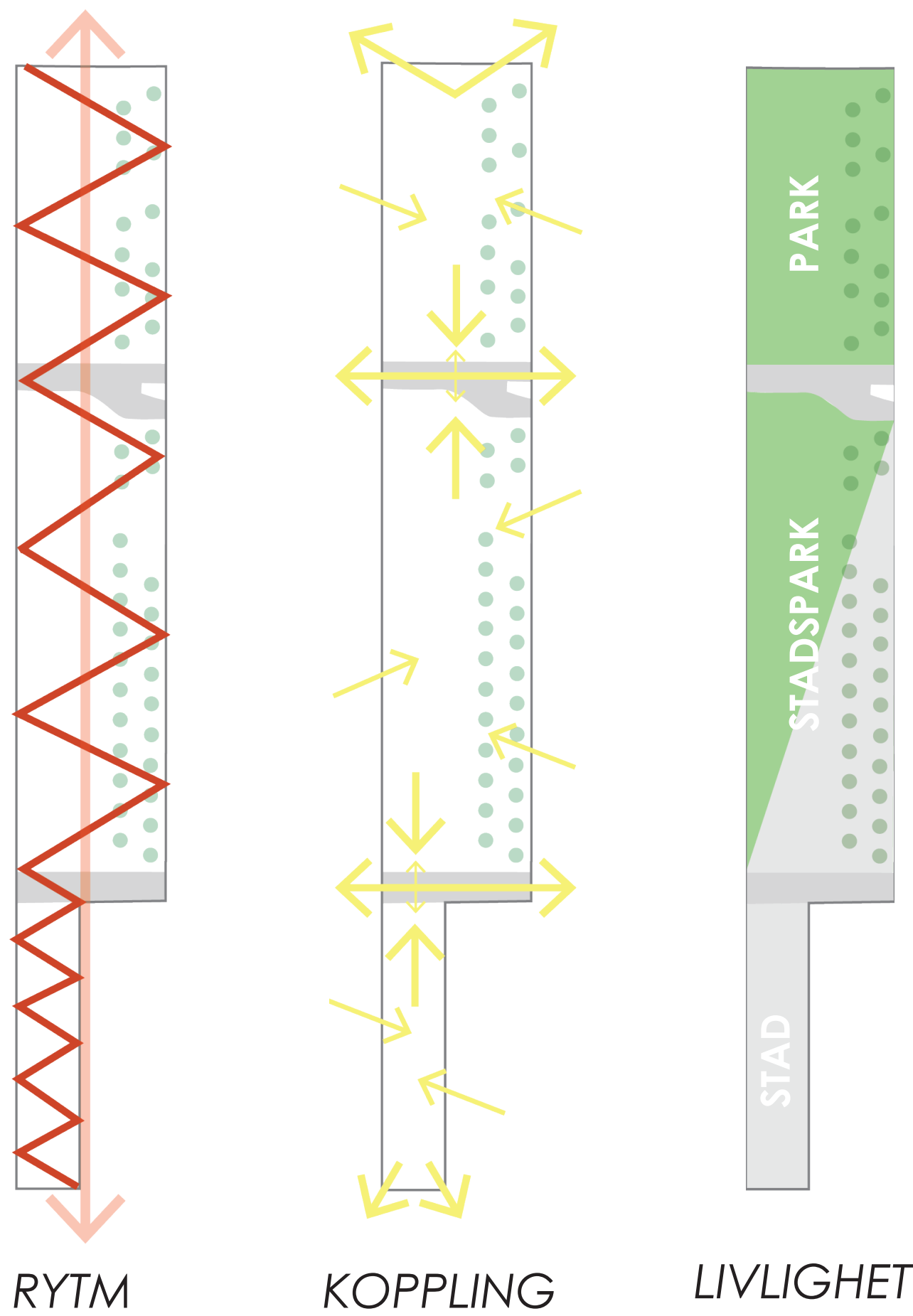


Programplanens röda inramning motsvarar hela gestaltningsområdet medan den gula visar delsträckan S:t Persgatan - S:t Olofsgatan.

LÄKA STAD

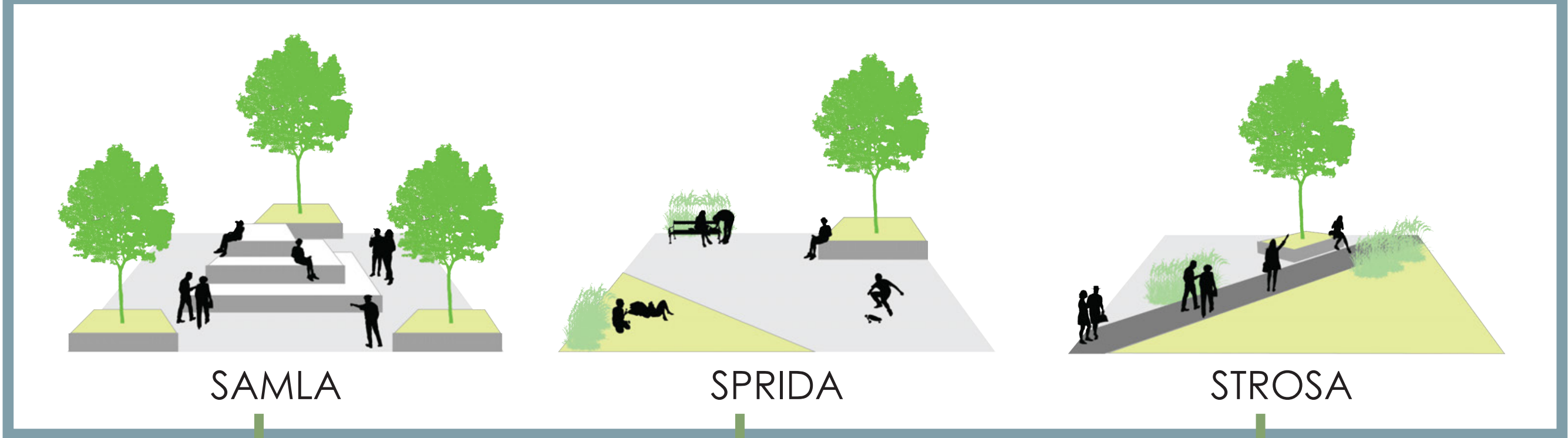
TRYGGHET OCH TRIVSEL

ÖVERGRIPANDE PROGRAM



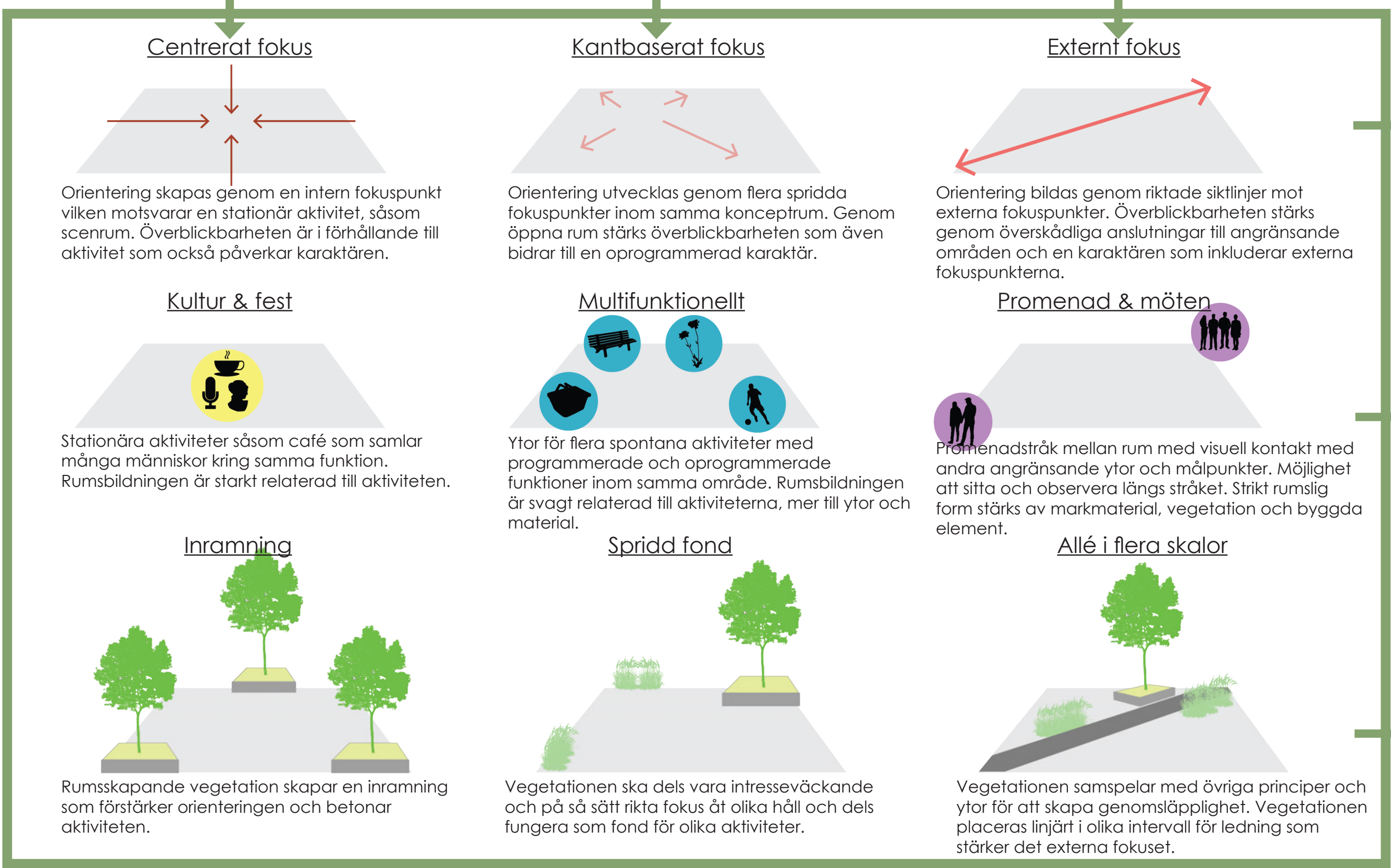
- Rytm**
Bryt stadsrummets långa siktlinje för att skapa varierad karaktär och rumslig indelning. Anpassa utformning efter rummets långsmala förutsättningar och områdets funktioner.
- Koppling**
Stärk anslutning till och längs korsande stråk för att göra dem till en del av det gröna promenadstråket. Nyttja närliggande områden och bebyggelse för att stärka funktion och rumslighet på olika ytor. Förstärk länkar mellan anslutande målpunkter genom annonsering ut från promenadstråket, förenande grönska samt utveckling av utblickar.
- Livlighet**
Skapa olika fokus på de olika delområdena samt en blandning av aktiviteter inom varje delområde för att bilda en balans mellan aktiva och lugna ytor.

KONCEPT

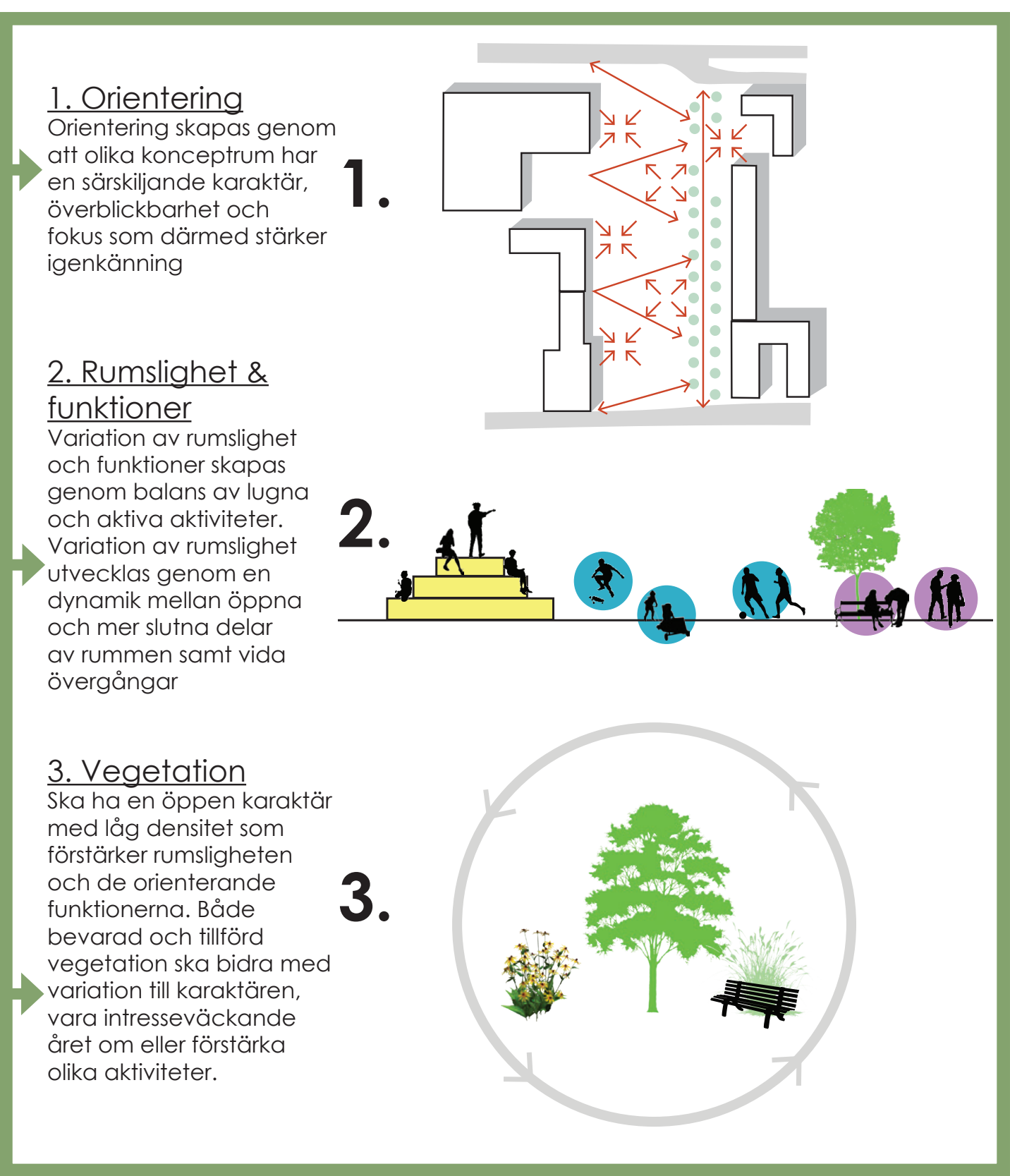


- Koncept - Samla, sprida och strosa**
- Konceptet skapar harmoni mellan trygghet och trivsel genom orientering som stärker överblickbarheten, rumslighet och funktioner som lockar många samt vegetation som spelar en central roll i gestaltning. Varje rum har en egen struktur och karaktär, men samspelar samtidigt med de andra rummen och skapar ett visuellt och fysiskt flöde över området.
- **Samla-rum** - promenadstråkets noder som centreras kring ett orienterande fokus i form av en stationär aktivitet.
 - **Sprida-rum** - oprogrammerade och multifunktionella ytor för många aktiviteter i samma rum, en öppen karaktär och flera fokuspunkter som stärks av vegetationen.
 - **Strosa-rum** - sammanlänkar promenadens olika rum och delområden genom stråk som möjliggör trivsamma promenader och sittplatser med utblickar mot andra aktiviteter eller fokuspunkter.

GESTALTNINGSPRINCIPER



PROGRAMPUNKTER



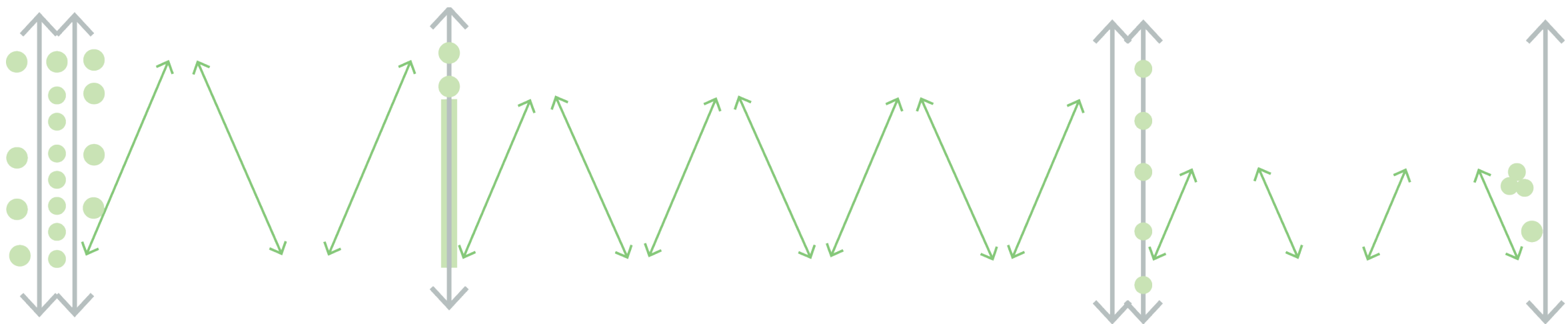
LINNÉGATAN - VAKSALAGATAN



PROGRAMPLAN

Planen förtydligar hur gestaltningen skapar stadsläkning. De gråa pilarna visar stärkning längs trafiklederna. Höganäsgatan och Linnégatan slås samman till en GC-väg som sammanlänkar Linnéträdgården och Höganäshöjden. Sammanslagningen förstärks av allér som anknyts till lindallén längs Höganäsgatan och visuellt kopplas till träden i Linnéträdgården. St Olofsgatan har vegetation i form av en gräsbeklädd refug och nya björkar som bygger på den befintliga vegetationen längs gatan. Denna gata föreslås som enbart bussgata och för att överbrygga trafikleden så är anslutande

grön- och torgyta direkt in på gaturummet så att övergång mellan promenadstråkets delar minskar. St Persgatan är en promenadgata som har potential att förlängas mot Kungsgatan. Gatan utökas med en allé för att öka kopplingen mellan centrum och bostadsområden med grönstruktur. Annonsering av grönstruktur och torgyta görs mot Vaksalagatan för att skapa en visuell länk mellan Stora torget och Vaksalatorg. Målpunkter och stråk mellan promenadstråket är förstärkt både inom (gröna pilar) och utanför (gråa pilar) området. Promenaden innehåller både stads- och parkkvaliteter.



LÄKA STAD

De tre delområdena ges olika fokus för ökad variation och anknäpning till anslutande områden.

St Persgatan - Vaksalagatan betonas av torgkaraktär för starkt samband till Vaksalatorg. Annonsering med stora träd sammanför dessa.

Nya Linnégatan till St Olofsgatan får stora öppna gröna ytor med träd, gräs och blomsterplanteringar och därmed en parkkaraktär.

Parkens träd spiller över i alléer längs GC-vägen som sammanbinder Höganäsparken med Linnéträdgården.

Mittensträckan, St Olofsgatan - St Persgatan, bildar en stadspark med inslag av både torgytor och grönytor. Här är promenadens centrum och denna del fokuserar på att stärka anknäpningar till närliggande verksamheter, såsom högstadieskola och service.

VÄXTBÄDDAR

Överdäckningen begränsar det möjliga växtbäddsdjupet vilket påverkar sluthöjden på stora träd planterade på dessa ytor. Därför visas nya träd i sektioner med en sluthöjd på högst 10 meter.

På sidan av överdäckningen kan större växtbäddar konstrueras. På sikt kommer detta att resultera i en gradvis variation av trädstorlekar och därmed ett varierat uttryck på området.

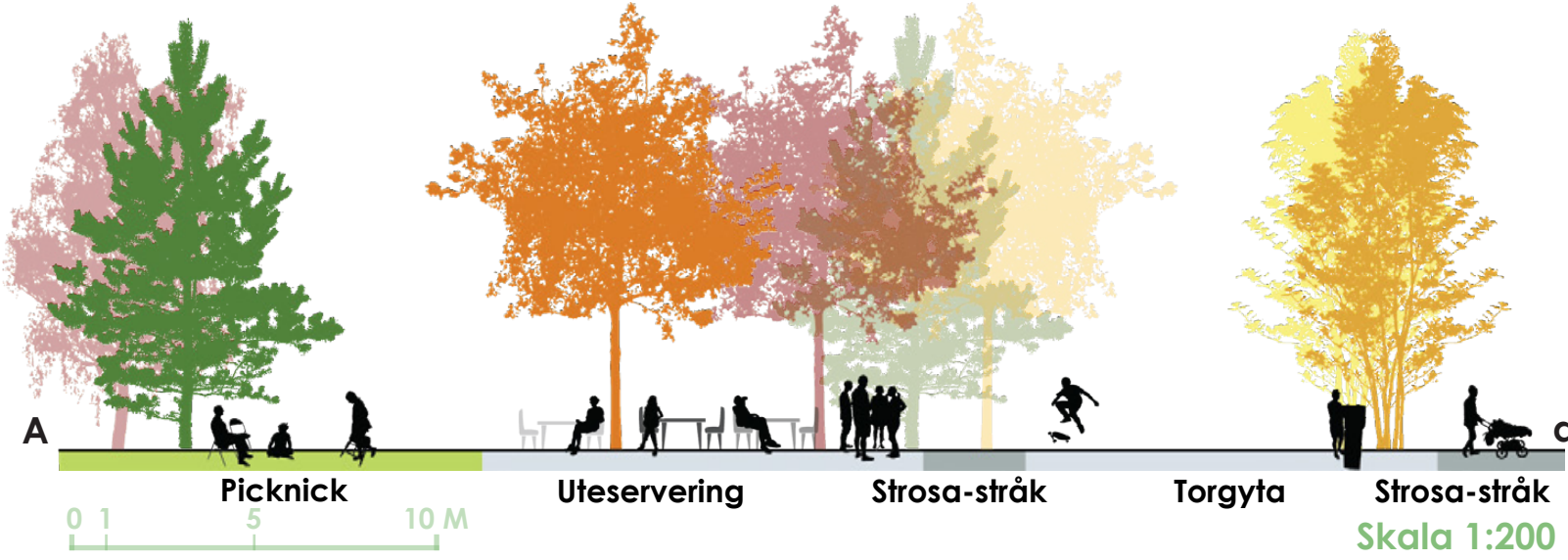
ÅRSTIDSVARIATION

Rummen med varierade funktioner ger möjlighet för boende och besökande att själva anpassa promenadstråket efter de behov som utvecklas med tiden och årets variationer.

Samma yta kan under sommaren användas till bollspel och på vintern nyttjas för skidåkning. På sikt kan vissa rum komma att användas till stadsodling och andra till utställningar.

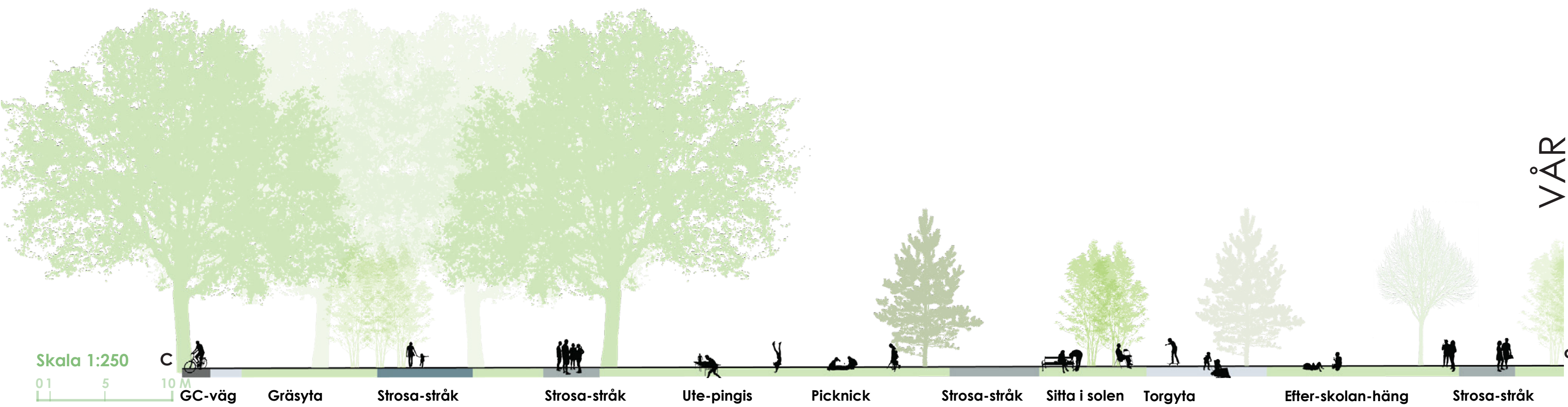
Vegetationen har en luftig och öppen karaktär med många träd som skapar rums känslan, vilken därför bibehålls även vintertid. Perenner avlöser varandra under året och ger en ständigt föränderlig upplevelse.

SEKTION A



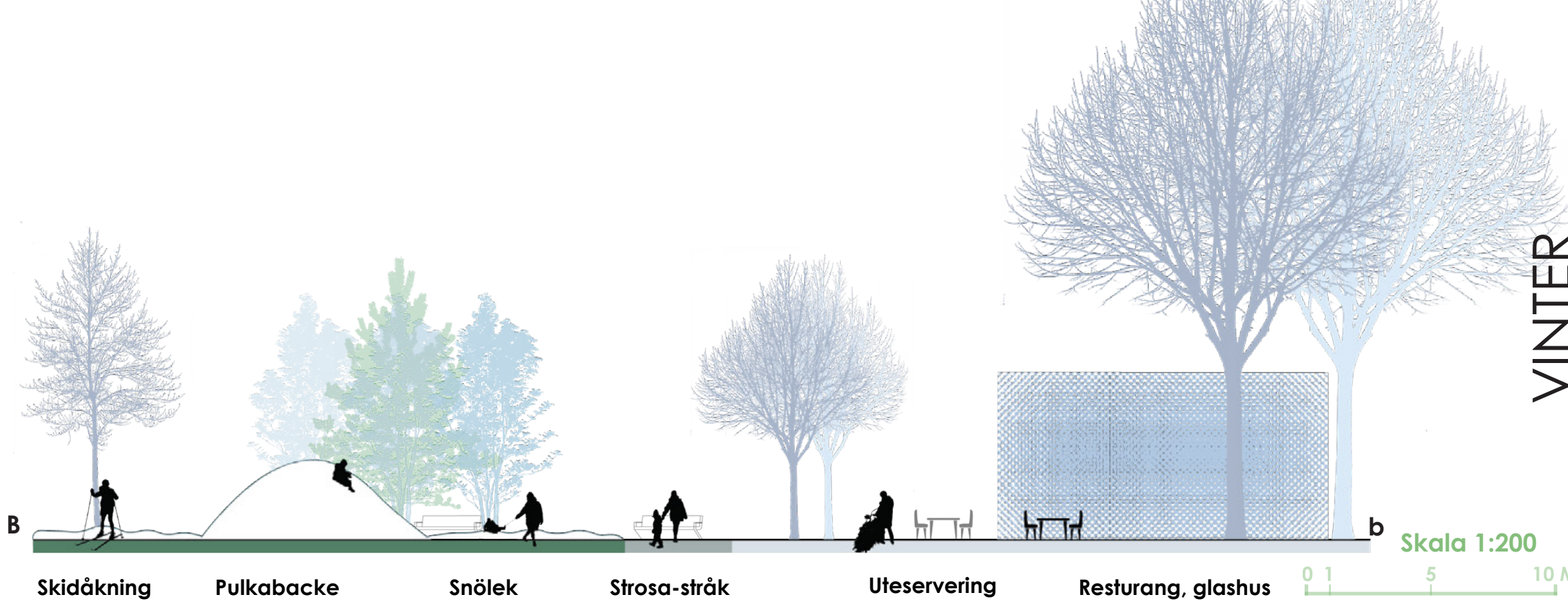
HÖST

SEKTION C



VÅR

SEKTION B



VINTER

S:t PERSGATAN - S:t OLOFGATAN



TRYGGHET & TRIVSEL

Genom en blandning av aktiviteter och möjligheter att nyttja promenadstråket främjas ett stadsum som inbjuder många till vistelse. Den sociala närvaron stärker både tryggheten och trivselen på området som även gynnas av utformningen och vegetationen.

DETALJER

Aktiviteter
Promenaden fyller behovet både för stora och små besökare. Här finns både olika typer av lektyr, scenrum, utegym och blomster. Samtidigt finns det gott om utrymme för bollspel, skateboard och på vinter en pulkabacke. Sittplatser finns i olika konstellationer spridda över området, och skapar på flera platser mindre samtalsrum.

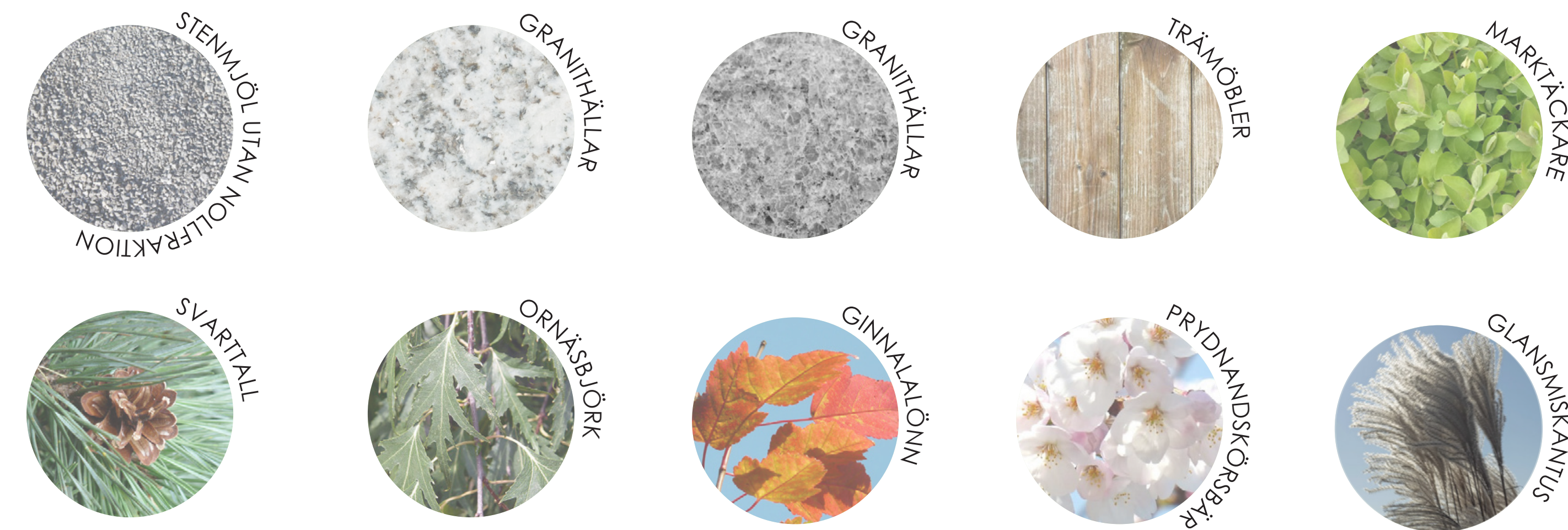
Växter
Växtmaterialet har genomgående en genomsläpplig och öppen karaktär. Årstidsvariation är en central aspekt i växtvalet, särskilt i val av lökar och perenner. Buskar som används har en gles och slirig struktur och kompletteras med prydnadsgräs för rumsindelning som ändå tillåter överblickbarhet. Träden har olika uppbyggnad för att skapa ett varierat uttryck.

Markmaterial
Granithällar av olika kulör ger en levande karaktär på torgytorna och fungerar samtidigt som betong av Strosa-stråken. Stenmjöl utan nollfraktion brukas i den gamla allén och ger en kontrasterande avslappnad känsla.

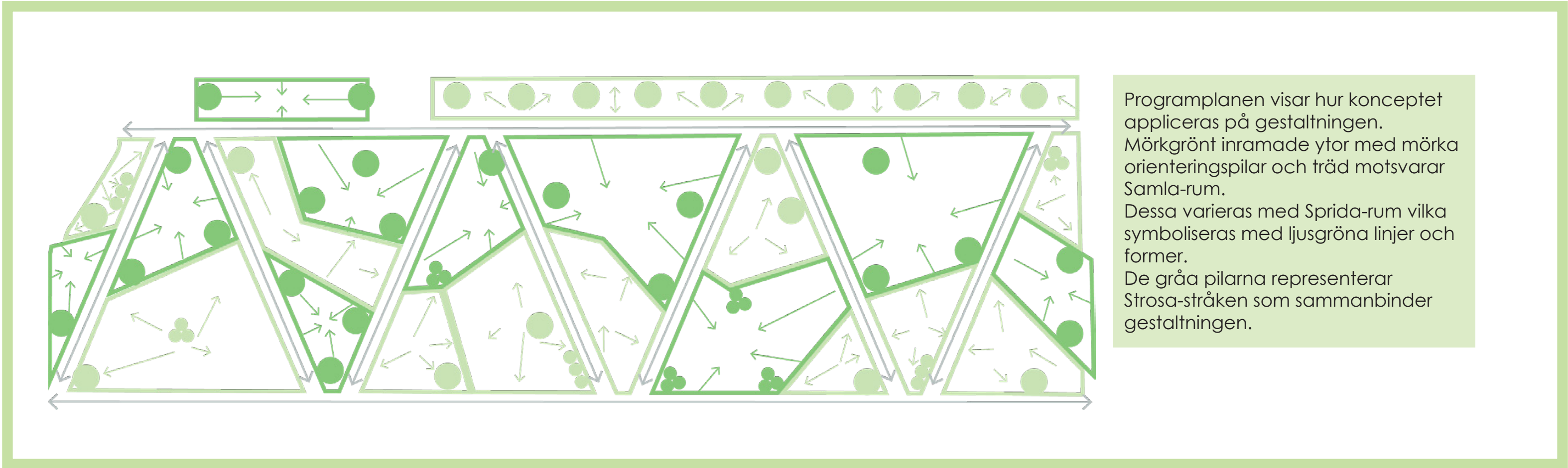
Möbler
Soffor och sittmöbler består av trämaterial som ger ett varmt och inbjudande uttryck. Trädetaljer återfinns även i utrustning för utegym och lekplatser samt pergola.



DETALJER - MATERIAL



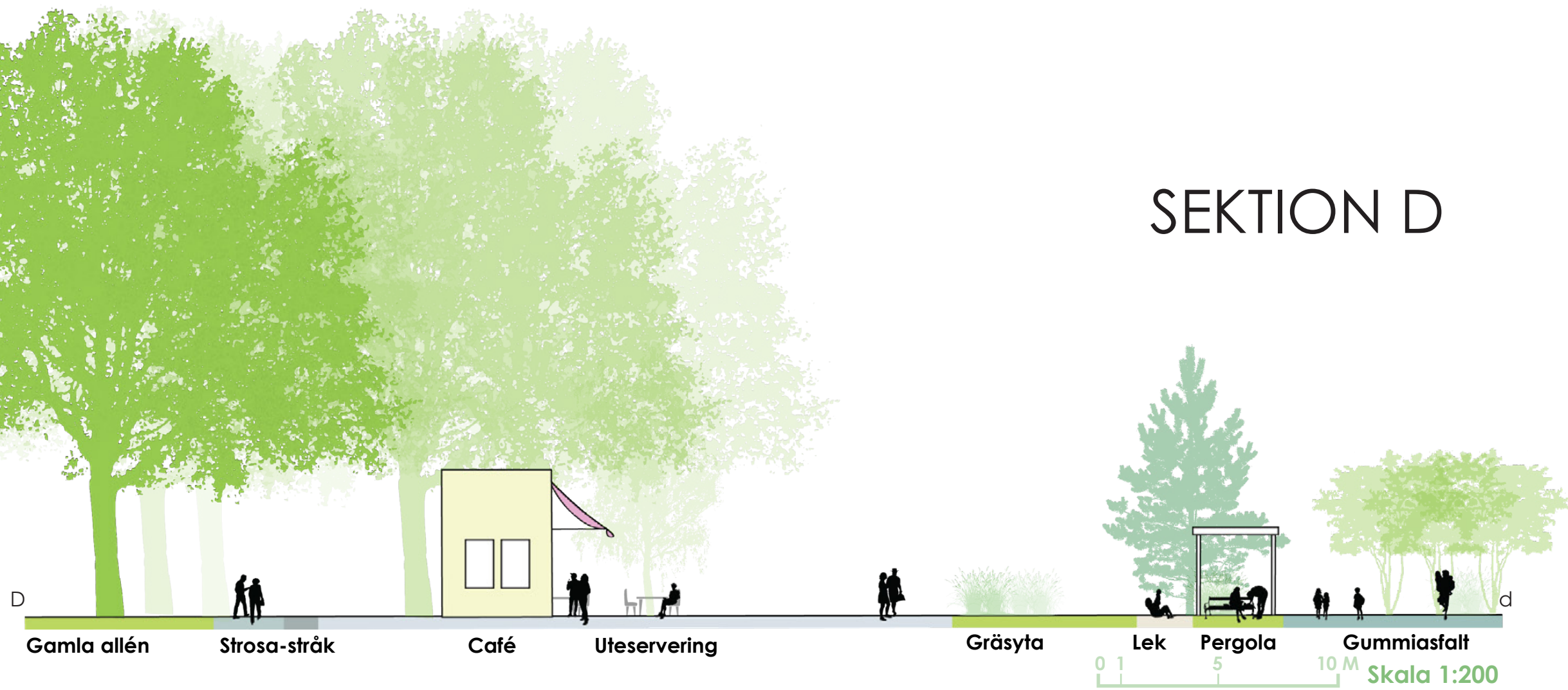
PROGRAMPLAN



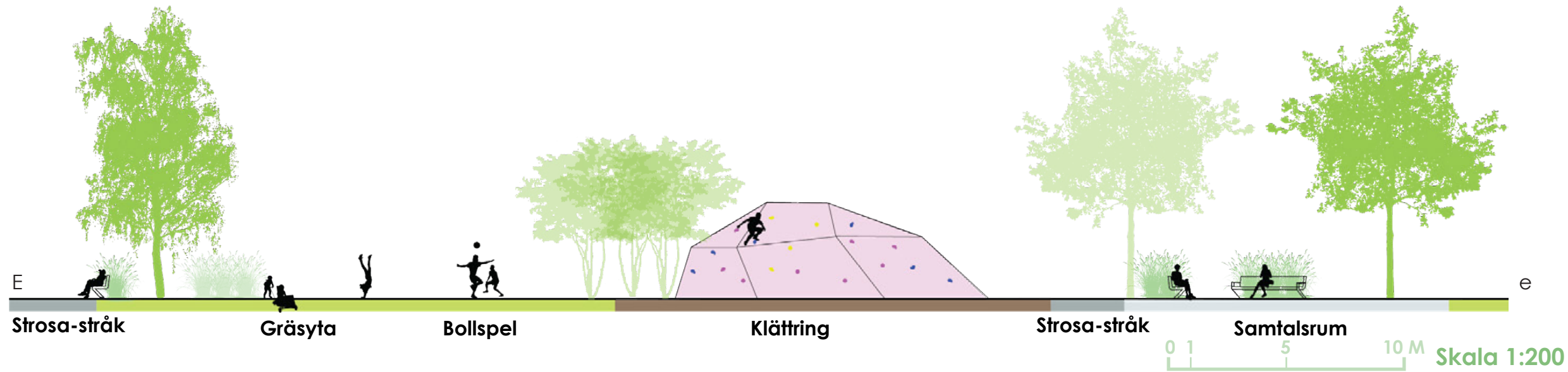
Programplanen visar hur konceptet appliceras på gestaltningen. Mörkgrönt inramade ytor motsvarar orienteringspilar och träd motsvarar Samla-rum. Dessa varieras med Sprida-rum vilka symboliseras med ljusgröna linjer och former. De gråa pilarna representerar Strosa-stråken som sammanbinder gestaltningen.

S:t PERSGATAN - S:t OLOFGATAN

SEKTION D



SEKTION E



Utegygmet med barkunderlag får ett stärkt naturtema med utrustning i trä och stockar som huvudelement. Utegygmet är avskilt placerad för att fler ska våga träna här.



Vattenlek i form av markfontäner som svalkar under varma somrardagar och bidrar med trivsamt plaskande ljud. Det är spännande för både vuxna och barn.



De många gräsytorna möjliggör oprogrammerade aktiviteter såsom picknick. Här finns det utrymme för att samlas i stora och små grupper och utöva både sporter och sällskapsspel.



Scenrum för högstadie-ungdommar att spexa på samt utrymme för mindre konserter eller underhållning.



Den gamla Österplansallén ger utrymme för promenad mellan områdets delar men det finns också plats för initiativ som marknader och utställningar.